

**BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE RAAD**

GEWONE ZITTING 1999-2000

21 JUNI 2000

**Mobiliteit
in en rond Brussel**

VERSLAG

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

door de heer Mahfoudh ROMDHANI (F)

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : Mevr. Danielle Caron, de heren Jean-Pierre Cornelissen, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Willem Draps, Claude Michel, Didier van Eyll, Alain Adriaens, Christos Doulkeridis, mevr. Geneviève Meunier, mevr. Michèle Carthé, de heren Mahfoudh Romdhani, Michel Moock, Denis Grimberghs, Johan Demol, Jan Béghin.
2. Plaatsvervangers : Mevr. Evelyne Huytebroeck, de heren Yaron Pesztat, Joël Riguelle, Jos Van Assche.
3. Andere leden : Mevr. Isabelle Emmery, mevr. Adelheid Byttebier, de heren Bernard Clerfayt, Marc Cools, Alain Daems, Rudi Vervoort, Benoît Cerexhe, Michel Lemaire, Dominiek Lootens-Stael, Guy Vanhengel, Albert Mahieu.

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

SESSION ORDINAIRE 1999-2000

21 JUIN 2000

**Mobilité
dans et autour de Bruxelles**

RAPPORT

fait au nom de la Commission
de l'Infrastructure, chargée des Travaux
publics et des Communications

par M. Mahfoudh ROMDHANI (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs : Mme Danielle Caron, MM. Jean-Pierre Cornelissen, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Willem Draps, Claude Michel, Didier van Eyll, Alain Adriaens, Christos Doulkeridis, Mmes Geneviève Meunier, Michèle Carthé, MM. Mahfoudh Romdhani, Michel Moock, Denis Grimberghs, Johan Demol, Jan Béghin.
2. Membres suppléants : Mme Evelyne Huytebroeck, MM. Yaron Pesztat, Joël Riguelle, Jos Van Assche.
3. Autres membres : Mmes Isabelle Emmery, Adelheid Byttebier, MM. Bernard Clerfayt, Marc Cools, Alain Daems, Rudi Vervoort, Benoît Cerexhe, Michel Lemaire, Dominiek Lootens-Stael, Guy Vanhengel, Albert Mahieu.

Inhoudstafel**Table des matières**

0.	Inleiding	4
I.	Hoorzittingen met de directie van de NMBS	6
I.1.	Uiteenzetting van de heer Antoine Martens, bestuurder/adjunct-directeur-generaal	6
I.2.	Uiteenzetting van de heer Vincent Bourlard, bestuurder/directeur.....	8
I.3.	Uiteenzetting van de heer Leo Pardon, bestuurder/directeur en voorzitter van de raad van bestuur van Thalys International.....	12
I.4.	Aanvullende uiteenzetting van de heer Antoine Martens over de bediening van de luchthaven.....	15
I.5.	Gedachtewisseling.....	16
II.	Hoorzittingen met de leiding van de MIVB.	40
II.1.	Uiteenzetting van de heer René Schoofs, waarnemend directeur-generaal	40
II.2.	Uiteenzetting van de heer Christian Dochy, exploitatiedirecteur	42
II.3.	Uiteenzetting van de heer Etienne Graindor, hoofdingenieur dienst marketing	43
II.4.	Gedachtewisseling.....	44
III.	Hoorzitting met de verantwoordelijken van het bestuur voor de uitrustingen en het vervoer (BUV)	53
III.1.	Uiteenzetting van de heer Jean-Claude Moureau, directeur-generaal bij het BVV.....	53
III.2.	Uiteenzetting van de heer Thierry Duquenne, diensthoofd van het openbaar vervoer bij het BVV.....	54
III.3.	Uiteenzetting van de heer Jean-Marie Peeters, inspecteur-generaal bij het BVV	57
III.4.	Uiteenzetting van de heer G. Verheulpen, directeur van de dienst infrastructuur voor het openbaar vervoer bij het BVV	61
III.5.	Gedachtewisseling.....	62
IV.1.	Uiteenzetting van de heer Francy Peeters, directeur van de De Lijn Vlaams-Brabant....	66
IV.2.	Gedachtewisseling.....	70
V.	Uiteenzetting van de heer M. Favay, directeur-generaal van de Société régionale wallonne du transport (SRWT) en van de heer B. Balthazar, directeur van TEC Waals-Brabant	72

0.	Introduction	4
I.	Auditions des dirigeants de la SNCB.....	6
I.1.	Exposé de M. Antoine Martens, administrateur directeur général adjoint	6
I.2.	Exposé de M. Vincent Bourlard, administrateur directeur.....	8
I.3.	Exposé de M. Leo Pardon, administrateur directeur et président du conseil d'administration de Thalys International	12
I.4.	Exposé complémentaire de M. Antoine Martens relatif à la desserte de l'aéroport	15
I.5.	Echange de vues.....	16
II.	Auditions des dirigeants de la STIB.....	40
II.1.	Exposé de M. René Schoofs, directeur général f.f.	40
II.2.	Exposé de M. Christian Dochy, directeur d'exploitation.....	42
II.3.	Exposé de M. Etienne Graindor, ingénieur en chef au service marketing.	43
II.4.	Echange de vues.....	44
III.	Audition des responsables de l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED).....	53
III.1.	Exposé de M. Jean-Claude Moureau, directeur général de l'AED.....	53
III.2.	Exposé de M. Thierry Duquenne, chef de service des transports publics à l'AED	54
III.3.	Exposé de M. Jean-Marie Peeters, inspecteur général à l'AED.....	57
III.4.	Exposé de M. G. Verheulpen, directeur de l'infrastructure pour les transports en commun à l'AED	61
III.5.	Echange de vues.....	62
IV.1.	Exposé de M. Francy Peeters, directeur de De Lijn Vlaams Brabant.....	66
IV.2.	Echange de vues.....	70
V.	Exposé de M. M. Favay, directeur général de la Société régionale wallonne du transport (SRWT) et de M. B. Balthazar, directeur du TEC Brabant wallon.....	72

VI.1. Uiteenzetting van de heer François-Xavier de Donnée, burgemeester van de stad Brussel, over het project van de NMBS om in Schaarbeek-Vorming een tweede HST-terminal te bouwen, genaamd "Brussel-Europa"	75	VI.1. Audition de M. François-Xavier de Donnée, bourgmestre de la ville de Bruxelles, au sujet du projet de la SNCB qui vise à ériger un deuxième terminal TGV à Schaarbeek-Formation, dénommée par elle "Bruxelles-Europe"	75
VI.2. Gedachtewisseling.....	80	VI.2. Echange de vues.....	80
VII.1. Uiteenzetting van de heren Poncelet en van den Hove, respectievelijk voorzitter en secretaris van de adviescommissie voor de studie en de verbetering van het openbaar vervoer.....	85	VII.1. Audition de MM. Poncelet et van den Hove, respectivement président et secrétaire de la Commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics	85
VII.2. Gedachtewisseling.....	92	VII.2. Echange de vues.....	92
VIII.1. Uiteenzetting van de heer Bruno Clerbaux, gedelegeerd bestuurder van Aries Group, auteur van de effectenstudies voor de lijnen HST-noord en voor de tunnel Schuman-Josaphat	100	VIII.1. Audition de M. Bruno Clerbaux, administrateur-délégué d'Aries Group, auteur de l'étude d'incidences pour les lignes TGV Nord et pour le tunnel Schuman-Josaphat	100
VIII.2. Gedachtewisseling.....	107	VIII.2. Echange de vues.....	107
IX.1. Hoorzitting van de heer Joseph Corten, schepen bevoegd voor stedenbouw, ruimtelijke ordening en milieu te Evere	113	IX.1. Audition de M. Joseph Corten, échevin de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et de l'environnement à Evere ..	113
IX.2. Gedachtewisseling.....	115	IX.2. Echange de vues.....	115
X.1. Uiteenzetting van de heer Francis Duriau, burgemeester van Schaarbeek en van de heer Bernard Clerfayt, schepen van stedenbouw van de gemeente Schaarbeek....	118	X.1. Audition de M. Francis Duriau, bourgmestre de Schaerbeek et de M. Bernard Clerfayt, échevin de l'urbanisme à Schaerbeek	118
X.2. Gedachtewisseling.....	119	X.2. Echange de vues.....	119
XI.1. Uiteenzetting van de heer Robert Delathouwer, Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met mobiliteit, ambtenarenzaken, brandbestrijding en dringende medische hulp	127	XI.1. Audition de M. Robert Delathouwer, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la mobilité, la fonction publique, la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente	127
XI.2. Gedachtewisseling.....	137	XI.2. Echange de vues.....	137
XII.1. Uiteenzetting van de heer Jos Chabert, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met openbare werken, vervoer, brandbestrijding en dringende medische hulp.....	141	XII.1. Audition de M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des travaux publics, du transport et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente..	141
XII.2. Gedachtewisseling.....	144	XII.2. Echange de vues.....	144
XIII.1. Hoorzitting met mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van mobiliteit en vervoer	151	XIII.1. Audition de Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la mobilité et des transports	151
XIII.2. Gedachtewisseling.....	168	XIII.2. Echange de vues.....	168
XIV. Opstelling van een voorstel van aanbevelingen in de werkgroep.....	178	XIV. Elaboration d'une proposition de recommandations en groupe de travail.....	178
XV. Voortzetting van de bespreking in de commissie en stemming	191	XV. Poursuite de la discussion en commission et votes	191
XVI. Tekst aangenomen door de Commissie.....	198	XVI. Texte adopté par la Commission.....	198
XVII. Bijlage – Aries Groep-kaarten	217	XVII. Annexe – Cartes d'Aries Group	217

0. INLEIDING

Dit verslag is het resultaat van studie- en analysewerk in de commissie voor infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen, die in detail het document van de Task Force van de NMBS, "Mobiliteit in en rond Brussel" van december 1999 heeft onderzocht.

Om dat stuk van de NMBS heel nauwkeurig te kunnen onderzoeken en de prioriteiten van de Brusselse parlementsleden vast te stellen, heeft de commissie tussen medio maart en eind mei 2000 tal van hoorzittingen gehouden.

Op 15 maart heeft de commissie een hoorzitting gehouden met de directie van de NMBS; op 22 maart, met de directie van De Lijn, de verantwoordelijken van het Bestuur voor de Uitrustingen en het Vervoer, van De Lijn Vlaams Brabant en van de TEC Waals Brabant; op 29 maart hebben de commissieleden de burgemeester van de stad Brussel gehoord over het project voor de bouw van een tweede HST-terminal, te weten in Schaarbeek-Vorming, gelegen op het grondgebied van de stad Brussel en de heren Poncelet en van den Hove, respectievelijk voorzitter en secretaris van de adviescommissie voor de studie en de verbetering van het openbaar vervoer; op 26 april hebben de commissieleden een hoorzitting gehouden met de heer Bruno Clerbaux, afgevaardigd-bestuurder van de Aries Group en met de heer Joseph Corten, schepen in Evere; op 3 mei 2000 hebben de commissieleden de heer Francis Duriau gehoord en de heer Bernard Clerfayt, respectievelijk burgemeester en schepen in Schaarbeek, alsook staatssecretaris Robert Delathouwer; op 5 mei 2000 heeft minister Jos Chabert in de commissie een uiteenzetting gegeven; op 23 mei 2000 ten slotte hebben de commissieleden een hoorzitting gehouden met mevrouw Isabelle Durant, federaal minister voor mobiliteit en vervoer.

Op 31 mei 2000 heeft de commissie het emplacement van Schaarbeek-Vorming bezocht, de plek waar de NMBS een tweede HST-terminal wil bouwen; de commissie heeft ook het natuurgebied Het Moeraske bezocht; in de kantoren van de Eurostar is hun de maquette voorgesteld van de voormelde tweede terminal.

Tegelijk met de hoorzittingen is er een werkgroep opgericht (1). Tijdens zeven vergaderingen (2) hebben de commissieleden, met de steun van twee deskundigen van het Bestuur voor de Uitrustingen en het Vervoer, de heren

(1) Bestaande uit de heer Willem Draps, voorzitter, de heer Mahfoudh Romdhani, rapporteur, de heer Jean-Pierre Cornelissen, mevrouw Geneviève Meunier, de heer Michel Moock, de heer Denis Grimberghs en de heer Jan Béghin.

(2) Op 10, 19, 23 en 30 mei en op 2, 6 en 8 juni 2000.

0. INTRODUCTION

Ce rapport résulte d'un travail d'étude et d'analyse en commission de l'infrastructure, chargée des travaux publics et des communications, qui a examiné en détail le document de la Task Force de la SNCB "Mobilité dans et autour de Bruxelles" de décembre 1999.

Pour décortiquer le document de la SNCB et dresser les priorités des parlementaires bruxellois, la commission a procédé à de multiples auditions de la mi-mars à la fin mai 2000.

Le 15 mars, la commission auditionnait les dirigeants de la SNCB; le 22 mars les dirigeants de la STIB, les responsables de l'Administration de l'équipement et des déplacements, de De Lijn Vlaams Brabant et du TEC Brabant wallon; le 29 mars les commissaires entendaient le bourgmestre de la ville de Bruxelles au sujet du projet de second terminal TGV à Schaarbeek-Formation situé sur le territoire de la ville de Bruxelles et MM. Poncelet et van den Hove, respectivement président et secrétaire de la Commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics. Le 26 avril, les membres de la commission auditionnaient M. Bruno Clerbaux, administrateur-délégué d'Aries Group, et M. Joseph Corten, échevin à Evere. Le 3 mai 2000, les commissaires entendaient M. Francis Duriau et M. Bernard Clerfayt, respectivement bourgmestre et échevin à Schaarbeek, ainsi que le secrétaire d'Etat Robert Delathouwer. Le 5 mai 2000, le ministre Jos Chabert fit un exposé aux membres de la commission. Enfin, le 23 mai 2000 les commissaires auditionnaient Mme Isabelle Durant, ministre fédérale de la mobilité et des transports.

Le 31 mai 2000, la commission se rendait sur le terrain pour examiner de visu le site de Schaarbeek-Formation, lieu projeté par la SNCB pour l'implantation d'un second terminal TGV, ainsi que la réserve naturelle du Moeraske et découvraient la maquette dudit terminal dans les bureaux d'Eurostation.

Parallèlement aux auditions, un groupe de travail (1) fut mis sur pied. En sept réunions (2), les commissaires, épaulés par deux experts de l'Administration de l'équipement et des déplacements, MM. Claude van den Hove et

(1) Composé de M. Willem Draps, président, M. Mahfoudh Romdhani, rapporteur, M. Jean-Pierre Cornelissen, Mme Geneviève Meunier, M. Michel Moock, M. Denis Grimberghs et M. Jan Béghin.

(2) Les 10, 19, 23 et 30 mai; les 2, 6 et 8 juin 2000.

Claude van den Hove en Jean-Paul Wauters, gedetacheerd bij het kabinet van staatssecretaris Delathouwer, en de heer Karel Taskin, NMBS-adviseur bij minister Jos Chabert, gepoogd om de prioriteiten vast te stellen wat de werken betreft op het vlak van de spoorweginfrastructuur in Brussel met het oog op een algemene aanpak van de mobiliteitsproblemen. Ze hebben kritisch de postulaten onderzocht die de NMBS in het Task Force-document poneert, geholpen door deskundigen en op grond van vaststellingen ter plekke in de Noord-Zuidverbinding. De commissieleden hebben aldus hun verzoek gewettigd om zowel de verkeersvoorzichten als de -statistieken van de NMBS door internationaal erkende deskundigen te laten onderzoeken.

Op 6 juni heeft de werkgroep een voorstel van aanbevelingen opgesteld, dat de volgende dag aan de commissie voorgelegd is. De werkgroep heeft op 8 juni 2000 opnieuw vergaderd om de aanbevelingen te amenderen, rekening houdend met de wensen van de commissie. Op 21 juni is het definitieve voorstel voorgelegd. De werkzaamheden worden afgerond op 22 juni met de lezing en de goedkeuring van het verslag.

* * *

Bij wijze van inleiding wijst de voorzitter erop dat deze reeks hoorzittingen dient om de volksvertegenwoordigers grondig te informeren over voorstellen inzake mobiliteit in Brussel.

Het zou nuttig zijn dat de commissie na afloop van de verschillende hoorzittingen een voorstel van aanbevelingen aan de gewestregering uitwerkt, te meer daar de Brusselse Regering een advies moet uitbrengen over het verslag van de Task Force van de NMBS en op hoog niveau vertegenwoordigd is in de werkgroep voor het GEN. Daarom stelt de voorzitter voor om een rapporteur aan te wijzen opdat er in de plenaire vergadering een debat kan worden gevoerd over de aanbevelingen van de commissie.

De commissieleden stemmen hiermee in.

In verband met de hoorzittingen met de NMBS brengt de voorzitter de commissieleden op de hoogte van de brief die mevrouw Durant hem gezonden heeft in antwoord op zijn verzoek om de directie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen te horen. De voorzitter leest belangrijke passages uit deze brief voor (vertaling):

"Ik wens er u echter op te wijzen dat het verslag van de Task Force van de NMBS een verslag van de NMBS is waarover ik mij niet wil uitspreken, aangezien het debat gevoerd moet worden in het kader van de goedkeuring door de federale regering van het investeringsplan.

Ik wijs er eveneens op dat de NMBS niet de enige partner bij het GEN-project is. De werkgroep voor het GEN op hoog niveau moet dit project immers op technisch vlak begeleiden en coördineren met alle actoren. De werkgroep

Jean-Paul Wouters, détaché au cabinet du secrétaire d'Etat Robert Delathouwer, et M. Karel Taskin, conseiller SNCB du ministre Jos Chabert, ont tenté de dresser les priorités en matière de travaux d'infrastructures ferroviaires à Bruxelles dans une approche globale des problèmes de mobilité. Ils se sont livrés à un examen critique de ce qui apparaît parfois dans le document analysé comme des postulats de la SNCB ; ils ont procédé à l'aide des experts et par des observations sur le terrain dans la jonction Nord-Midi. Les commissaires ont ainsi légitimé leur demande de faire valider par des experts internationalement reconnus tant les prévisions que les statistiques de trafic fournies par la SNCB.

Le 6 juin, le groupe de travail aboutit à une proposition de recommandations, qui fut présentée le lendemain en commission. Les membres du groupe de travail se réunirent le 8 juin 2000 pour amender les recommandations selon les souhaits de la commission, à laquelle la proposition finale fut soumise le 21 juin. Le travail s'acheva le 22 juin par une lecture du rapport.

* * *

Le président signale en liminaire de la série d'auditions que celles-ci permettront aux députés de s'informer en profondeur sur des propositions faites en matière de mobilité à Bruxelles.

Il serait utile que la commission élabore à l'issue des différentes auditions une proposition de recommandations au gouvernement régional en la matière. Et ce d'autant plus que le gouvernement bruxellois doit rendre un avis sur le document de la Task Force de la SNCB et qu'il est présent dans le Groupe RER à haut niveau. C'est pourquoi le président suggère de désigner un rapporteur pour qu'il y ait débat en séance plénière autour des recommandations faites par la commission.

Les commissaires marquent leur accord.

En ce qui concerne les auditions de la SNCB, le président souhaite faire part aux commissaires du contenu de la lettre qui lui a été adressée par Mme Durant en réponse à sa demande d'auditionner les responsables de la Société de chemins de fer belges. Le président lit des extraits importants de ce courrier :

"Je tiens cependant à vous signaler que le document de la Task Force de la SNCB est un document propre à la SNCB sur lequel je n'entends pas me prononcer, le débat devant avoir lieu dans le cadre de l'approbation par le gouvernement fédéral du Plan d'investissements.

Je signale également que la SNCB n'est qu'un des partenaires du projet RER. En effet, c'est au Groupe RER à haut niveau d'impulser et de coordonner ce projet sur le plan technique avec l'ensemble des acteurs, ce qu'il a

is daarmee begonnen op 15 februari 2000 na de beslissing van de Interministeriële Conferentie voor de Mobiliteit, de Infrastructuur en de Telecommunicatie (ICMIT). Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maakt trouwens deel uit van deze werkgroep.

De HST-lijn zal van grens tot grens moeten worden aangelegd binnen de termijn en volgens de begroting die door de vorige regering zijn vastgesteld.”

De heer Mahfoudh Romdhani wordt als rapporteur aangewezen.

I. Hoorzittingen met de directie van de NMBS

Mevrouw Michèle Carthé vraagt zich af waarom de commissie niet de heer Etienne Schouppe, gedelegeerd bestuurder van de NMBS, hoort.

De voorzitter deelt zijn collega mee dat hij gevraagd heeft om de heer Schouppe te horen. Deze laatste is momenteel in het buitenland en zal eveneens verhinderd zijn voor de volgende hoorzittingen. Hij vindt dat er voldoende vertegenwoordigers van het NMBS-bestuur aanwezig zijn.

De heer Leo Pardon wijst erop dat de helft van de NMBS-directie aanwezig is om de vragen van de Brusselse volksvertegenwoordigers te beantwoorden.

Mevrouw Michèle Carthé trekt de capaciteiten van de aanwezige directieleden niet in twijfel. Zij wilde gewoon meer duidelijkheid.

I.1. Uiteenzetting van de heer Antoine Martens, bestuurder/adjunct-directeur-generaal

Met behulp van een schema toont de heer Antoine Martens de uitbreiding van de capaciteit die de NMBS in haar tienjareninvesteringsplan 2001-2010 opneemt.

Deze voorstellen houden zowel rekening met de toename van het HST-verkeer, het IC/IR-verkeer en het GEN-verkeer. Op dat schema staat in het groen aangeduid wat de NMBS in het nieuwe tienjarenplan zou willen opnemen. De NMBS werkt voort aan de twee extra spoorbanen tussen Brussel en Leuven. Met die vier spoorbanen zullen de HST's die van Luik en Keulen komen, de IC/IR-treinen en de GEN-treinen een rechtstreekse verbinding met de luchthaven (Nossegem) hebben.

In dit voorstel van de NMBS ten behoeve van de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie (ICMIT) is de bocht die aansluiting geeft op de vier spoorbanen Brussel-Leuven, een directe lijn naar de luchthaven (Nossegem).

entamé depuis le 15 février 2000, suite à la décision prise par la Conférence interministérielle de la mobilité, de l'infrastructure et des télécommunications. La Région de Bruxelles-Capitale fait d'ailleurs partie de ce groupe.

En ce qui concerne le TGV, celui-ci devra être réalisé de frontière à frontière dans les délais et budgets planifiés par le précédent gouvernement.”

M. Mahfoudh Romdhani est désigné en qualité de rapporteur.

I. Auditions des dirigeants de la SNCB

Mme Michèle Carthé se demande pourquoi la commission n'auditionne pas M. Etienne Schouppe, administrateur délégué de la SNCB.

Le président informe sa collègue qu'il a demandé d'auditionner M. Schouppe ; celui-ci est en déplacement à l'étranger et ne sera pas libre non plus lors des prochaines auditions. Il lui semble que la direction de la SNCB est suffisamment représentée.

M. Leo Pardon signale que la moitié du Comité de direction de la SNCB est présent pour répondre aux questions des députés bruxellois.

Mme Michèle Carthé ne doute pas des capacités des dirigeants ici présents ; elle souhaitait seulement obtenir une précision.

I.1. Exposé de M. Antoine Martens, administrateur directeur général adjoint

A l'aide d'un schéma, M. Antoine Martens montre l'extension des capacités prévues par la SNCB pour les incorporer dans le plan décennal d'investissements 2001-2010.

Ces propositions tiennent compte à la fois des extensions de trafic en matière de TGV, en matière de IC/IR et en matière de RER. Ce schéma reprend en vert ce que la SNCB souhaiterait voir dans le nouveau plan décennal. La SNCB poursuit la mise à quatre voies de la ligne Bruxelles-Louvain. Ces quatre voies permettront aux TGV venant de Liège et de Cologne, ainsi qu'aux trains IC/IR et aux RER de rejoindre directement l'aéroport (Nossegem).

Dans cette proposition faite par la SNCB à la Conférence interministérielle de la mobilité, de l'infrastructure et des télécommunications (ICMIT), on distingue une courbe qui aboutit sur ces quatre voies Bruxelles-Louvain; une ligne directe vers l'aéroport (Nossegem).

De NMBS is ook van plan om lijn 161 Ottignies-Brussel uit te breiden teneinde meer treinen in Brussel te laten aankomen.

De NMBS wil lijn 161/1 splitsen onder Brussel-Noord (bocht in groene stippellijn).

De NMBS zou twee extra spoorbanen op lijn Namen-Brussel, tussen Ottignies en Brussel, moeten aanleggen als men de GEN-treinen langs die lijn wil laten rijden, maar ook als men een vlotter IC/IR-verkeer wenst.

De heer Antoine Martens wijst erop dat de NMBS heeft vastgesteld dat lijn 161 de meest verzadigde lijn van het hele Belgische spoorwegnet is. Voor het ogenblik is het onmogelijk om nog een extra trein op deze lijn te laten rijden. Volgens hem is het probleem met deze lijn van structurele aard, aangezien de normale exploitatiecapaciteit overschreden is.

Hij voert als bewijs aan dat de NMBS in de periode tussen Kerstmis en Nieuwjaar vier P-treinen (piekuurtreinen) had afgeschaft en dat de treinen daardoor al veel regelmatigere reden.

Ook op lijn 124 Charleroi-Nijvel-Brussel dienen er twee extra spoorbanen tussen Nijvel en Brussel te worden aangelegd als men GEN-treinen op die lijn wil laten rijden.

Op het schema kan men zien dat het NMBS-voorstel eveneens een knooppunt bevat waar de HST's uit Antwerpen-Amsterdam en de HST's uit Luik-Keulen samenkomen ("Brussel-Europa" - zo genoemd door de NMBS) en waar de lijn Amsterdam-Brussel en de lijn Leuven-Zaventem een directe verbinding met de luchthaven hebben, respectievelijk verbinding 36 C en 36 N. Dit zou de bocht van Nossegem zijn.

Wanneer dit project én de omleiding naar het westen richting Halle en vervolgens naar Bergen-Rijsel en Parijs verwezenlijkt zijn, zal een groter aantal HST-treinen van en naar Brussel kunnen rijden.

De heer Antoine Martens wijst erop dat er een verschil is tussen treinen naar Brussel te laten rijden en ze aldaar op te vangen.

De NMBS blijft er hoe dan ook bij dat de Noord-Zuidverbinding zo goed als verzadigd is. De NMBS heeft bij het opstellen van haar IC/IR-plan moeten vaststellen dat de Noord-Zuidverbinding met 92 treinen per uur volledig verzadigd was. Volgens de heer Antoine Martens is dit te wijten aan het feit dat de Belgische treinen die op de Noord-Zuidverbinding rijden specifieke kenmerken hebben inzake afremmen, optrekken, lengte; hierdoor vermindert de capaciteit van de verbinding aanzienlijk. Als de treinen niet aangepast zouden worden, zou de hele infrastructuur gewijzigd moeten worden.

Sur la ligne 161 Ottignies-Bruxelles, la SNCB a également prévu des extensions pour permettre à un plus grand nombre de trains de rejoindre Bruxelles.

La SNCB a prévu de dédoubler la ligne 161/1 en dessous de Bruxelles-Nord (courbe verte pointillée).

La SNCB devrait disposer d'une extension de deux voies supplémentaires sur la ligne 161 Namur-Bruxelles entre Ottignies et Bruxelles si on veut pouvoir y faire passer des trains RER, mais également permettre une meilleure régularité de passage des trains IC et IR.

M. Antoine Martens signale que la SNCB a pu constater que la ligne 161 est la plus saturée de tout le réseau de chemins de fer belges; il est impossible de rajouter un train sur cette ligne actuellement. Selon lui, cette ligne est structurellement malade parce qu'on a dépassé sa capacité normale d'exploitation.

Il en veut pour preuve que, durant la période entre Noël et Nouvel An, la SNCB avait supprimé quatre trains P (de pointe) et que, de ce fait-là, la régularité des trains était déjà bien meilleure.

De même sur la ligne 124 Charleroi-Nivelles-Bruxelles, il convient de prévoir deux voies supplémentaires entre Nivelles et Bruxelles si on veut y faire circuler des trains RER.

Sur le schéma, on constate que la proposition de la SNCB tient compte d'un point de rencontre des trains TGV venant d'Anvers-Amsterdam et ceux de Liège-Cologne à "Bruxelles-Europe" - dénomination propre à la SNCB - avec des liaisons directes également vers l'aéroport. Sur la ligne Amsterdam-Bruxelles, cette liaison serait la liaison 36C et de la ligne Louvain-Zaventem, ce serait la courbe de Nossegem.

Ce projet, plus le contournement ouest vers Halle et ensuite vers Mons-Lille et Paris, permettra d'acheminer un plus grand nombre de trains TGV vers et à partir de Bruxelles.

M. Antoine Martens signale qu'il y a une différence entre l'acheminement des trains vers Bruxelles et la réception de ceux-ci à Bruxelles.

Quoi qu'on en dise, la SNCB maintient sa vision des choses, la jonction Nord-Midi est en voie de saturation. La SNCB a bien dû constater lors de la mise sur pied de son Plan IC/IR que de faire passer 92 trains/heure dans la jonction Nord-Midi menait à la saturation totale. Selon M. Antoine Martens, le problème s'explique du fait que les trains circulant dans la jonction ont des caractéristiques de freinage, d'accélération, de longueur fort différentes les uns des autres et que de ce fait, la capacité de la jonction Nord-Midi s'en trouve réduite d'autant.

Om de Noord-Zuidverbinding te ontlasten stelt de NMBS lijn 28 voor, alsmede een lijn die ermee evenwijdig loopt via de tunnel Schuman-Josaphat.

De heer Antoine Martens heeft daarmee de kern van de voorstellen uiteengezet die de NMBS in haar tienjarenplan 2001-2010 wenst op te nemen. Met die voorstellen zal de NMBS tegelijk de toename van het IC/IR-verkeer, de aanleg van een GEN in Brussel, in Luik en in Antwerpen en de normale groei van het HST-verkeer kunnen opvangen.

I.2. Uiteenzetting van de heer Vincent Bourlard, bestuurder/directeur

De heer Vincent Bourlard heeft de Task Force "Mobiliteit in en rond Brussel" voorgezeten.

Hij stelt vast dat de NMBS tot nu toe de bestaande infrastructuur van haar net licht heeft aangepast zonder grote uitbreidingen de jongste jaren. Sinds de jaren '50 is het spoorwegnet weinig veranderd, in die zin dat de capaciteit in zeer geringe mate werd uitgebreid. Tegelijk onderstreept hij dat het autowegennet in de jaren 70 jaarlijks met 80 à 100 km uitgebouwd werd, terwijl het spoorwegnet veeleer inkromp. Op de hogesnelheidslijn Franse grens-Brussel na is het spoorwegnet nagenoeg ongewijzigd gebleven.

Aangezien het NMBS-net in Brussel bijna niet meer veranderd is sedert het einde van de Tweede Wereldoorlog moeten er belangrijke beslissingen worden genomen opdat de NMBS zou kunnen meewerken aan de oplossing van de mobiliteitsproblemen in en rond Brussel.

Met een transparant toont de heer Vincent Bourlard aan dat, naarmate men dichter bij Brussel komt, het aandeel van de pendelende beroepsbevolking groter wordt. Van de grafiek over de verzadiging van het stervormig net valt duidelijk af te lezen dat er binnen een straal van minder dan 30 km van Brussel zeer veel pendelaars zijn.

De heer Vincent Bourlard wijst erop dat het Duitse spoorwegnet veel meer centra telt.

De heer Willem Draps wijst erop dat ook het Nederlandse spoorwegnet meer centra telt dan ons land, waar op werkdagen bijna 50 % van de NMBS-reizigers naar Brussel pendelt.

De heer Antoine Martens zegt dat in Nederland de ministeries gedecentraliseerd zijn. Daardoor is het treinverkeer er veel evenwichtiger gespreid. In België rijden overvolle treinen 's morgens naar Brussel en ze rijden leeg terug. In de avondspits is dit net het omgekeerde. Aan dit soort treinverkeer in België zijn eveneens kosten verbonden, want de overvolle treinen die 's morgens naar Brussel

Pour désengorger la jonction Nord-Midi, la SNCB propose la ligne 28 et un axe parallèle via le tunnel Schuman-Josaphat.

M. Antoine Martens a ainsi exposé l'essentiel des propositions de la SNCB, que la société souhaiterait pouvoir incorporer dans son plan décennal 2001-2010. La SNCB pourra avec ces propositions répondre à la fois à la croissance du trafic IC/IR, à l'instauration d'un réseau suburbain RER à Bruxelles, à Liège ainsi qu'à Anvers et prévoir également la croissance normale du trafic TGV.

I.2. Exposé de M. Vincent Bourlard, administrateur directeur

M. Vincent Bourlard a présidé le travail de la Task force "Mobilité dans et autour de Bruxelles".

M. Vincent Bourlard se doit de constater que l'évolution du réseau de la SNCB a surtout été d'adapter légèrement les infrastructures existantes sans grandes extensions ces dernières années. Depuis les années 50, le réseau ferroviaire a peu évolué dans la mesure où il y a eu très peu d'extension de capacités. En parallèle, M. Vincent Bourlard met en exergue que dans les années 70, le réseau autoroutier connaissait une extension de 80 à 100 km par an, tandis que le réseau ferroviaire, lui, diminuait plutôt. Mise à part l'instauration de la ligne à grande vitesse frontière française-Bruxelles, le réseau n'a pratiquement pas bougé.

Le réseau SNCB à Bruxelles, n'ayant plus bougé pratiquement depuis la fin de la deuxième guerre, pour que la SNCB puisse participer à la résolution des problèmes de mobilité dans et autour de Bruxelles, il faut que des décisions importantes soient prises.

M. Vincent Bourlard montre à l'aide d'un transparent qu'au fur et à mesure qu'on se rapproche de Bruxelles, le taux de population active faisant la navette devient plus important. Sur le graphique reprenant la saturation du réseau en étoile, il est clair que les navettes dans un rayon de moins de 30 km vers Bruxelles sont très importantes.

M. Vincent Bourlard signale qu'en Allemagne le réseau est beaucoup plus polycentrique.

M. Willem Draps observe qu'aux Pays-Bas aussi, le trafic ferroviaire est beaucoup plus polycentrique que dans notre pays où presque 50% des clients de la SNCB se rendent à Bruxelles durant les jours ouvrables.

M. Antoine Martens signale qu'aux Pays-Bas les ministères ont été décentralisés, ce qui donne un réseau ferroviaire beaucoup plus équilibré. Le trafic ferroviaire en Belgique se caractérise par des trains bondés vers Bruxelles le matin, qui retournent vers la province vides et vice versa en soirée. Ce type de trafic en Belgique a également un coût car souvent les trains qui voyagent bondés vers Bruxelles le matin res-

rijden, blijven er vaak de hele dag staan. Er is dan een tweede ploeg nodig om 's avonds de hoofdstad te verlaten.

Aan de hand van twee transparanten (1991 en 2010) toont de heer Vincent Bourlard de toenemende verzadiging van het wegennet aan. Deze gegevens zijn onder meer ingezameld in het kader van de studie over het Iris-plan (gewestelijk vervoerplan).

Van het spoorwegnet is de Noord-Zuidverbinding verzadigd met 85 treinen per uur tijdens de piekuren.

Uit de transparant over de evolutie van het pendelverkeer per trein naar Brussel blijkt dat er in 1991 46.000 treinen per jaar in het stads- en voorstadsgebied (in een straal van minder dan 30 km rond Brussel) reden en dat er in 2010 jaarlijks 174.000 treinen naar Brussel worden verwacht, terwijl het aantal langeafstandstreinen van 55.000 in 1991 tot 64.000 in 2010 zal stijgen.

Het aantal treinen in de GEN-zone zou volgens de vooruitzichten bijgevolg stijgen met 278 % in minder dan twintig jaar.

Zonder in details te treden benadrukt de heer Vincent Bourlard dat de diablo waarin het verslag van de Task Force voorziet, een rechtstreekse verbinding tot stand brengt tussen de lijn naar Antwerpen en de lijn naar Leuven om de luchthaven te bereiken.

Een horizontale lift, de "People Mover" genaamd, zou een rechtstreekse verbinding tot stand brengen tussen de nieuwe HST-terminal, terminal Europa, die de NMBS wil aanleggen, en de luchthaven Brussel-Nationaal.

Er worden weliswaar verschillende oplossingen bestudeerd voor een verbinding tussen Antwerpen en Leuven via de luchthaven, maar er zal waarschijnlijk gekozen worden voor de middendiablo. Er rijzen echter veel stedenbouwkundige problemen.

De nieuwe terminal Brussel-Europa zou de structuur voor het opvangen van zowel de IC/IR-treinen als de HST's en het toekomstige GEN vergroten.

Door de HST's via lijn 28 om te leiden en in "Brussel-Europa" en niet in Brussel-Zuid te laten stoppen zou het treinverkeer in de Noord-Zuidverbinding met een aantal treinen afnemen. Dat zou vooral het geval zijn voor de HST's die in België rijden, maar ook voor de GEN-treinen, die de Noord-Zuidverbinding zouden vermijden.

De heer Michel Moock vraagt zich af of alleen de HST's niet meer langs de Noord-Zuidverbinding zouden rijden en het station "Brussel-Europa" als terminal zouden hebben.

De heer Vincent Bourlard wijst erop dat ook GEN-treinen de Noord-Zuidverbinding zouden vermijden, maar via

tent en attente durant la journée et nécessitent une deuxième équipe le soir pour retourner en province.

A l'aide de deux transparents (1991 et 2010), M. Vincent Bourlard montre l'évolution de la saturation du réseau routier. Ces données ont été collectées notamment dans le cadre de l'étude du Plan régional de déplacements Iris.

La saturation du réseau ferroviaire montre que la jonction Nord-Midi est saturée avec 85 trains par heure aux heures de pointes.

Sur le transparent relatif à l'évolution de la navette vers Bruxelles en train, on voit qu'en 1991 le trafic est de 46.000 trains par an dans la zone urbaine et suburbaine (moins de 30 km autour de Bruxelles) et son évolution pour 2010 est de 174.000 trains vers Bruxelles par an, tandis que l'évolution des trains à longue distance passe de 55.000 en 1991 à 64.000 en 2010.

L'évolution prévisible des trains dans la zone RER serait dès lors de plus 278% en moins de vingt ans.

Sans entrer dans les détails, M. Vincent Bourlard souligne que le diablo prévu dans le rapport de la Task force permettra d'établir une liaison directe entre la ligne vers Anvers et la ligne vers Louvain pour atteindre l'aéroport.

De la nouvelle gare TGV prévue par la SNCB - terminal Europe - un "ascenseur horizontal" "people mover" permettra une liaison directe avec l'aéroport de Bruxelles-National.

Si diverses solutions sont à l'étude pour la liaison entre Anvers et Louvain en passant par l'aéroport, c'est vraisemblablement le diablo moyen qui sera retenu. Cependant, beaucoup de problèmes d'urbanisme se posent.

Le terminal "Bruxelles-Europe" permet une plus grande structure d'accueil à la fois pour les trains IC/IR, les trains TGV et le futur RER.

En faisant passer des trains TGV via la ligne 28 et en prévoyant leur arrêt à "Bruxelles-Europe" plutôt qu'à Bruxelles-Midi, on désengorgerait la jonction Nord-Midi d'un certain nombre de trains. Cela concernerait surtout les trains TGV, qui roulent en Belgique mais également les trains RER, qui contourneraient la jonction Nord-Midi.

M. Michel Moock se demande si seul des trains TGV seraient détournés de la jonction Nord-Midi et auraient comme terminal la gare "Bruxelles-Europe".

M. Vincent Bourlard signale que le contournement de la jonction Nord-Midi comprend également des prévisions en

het Weststation en Simonis-station zouden rijden en aldus op het metronet zouden aansluiten.

De heer Jan Béghin vraagt zich af waarom de NMBS geen beter gebruik maakt van de bestaande spoorwegstations, zoals het Simonis-station. Men had reeds gebruik kunnen maken van toegangswegen voor het GEN, zoals dat het geval was voor lijn 26.

De heer Antoine Martens deelt mee dat er rond het verkeersknooppunt Simonis niet veel kantoren liggen en er bijgevolg niet veel pendelaars komen. Anderzijds zou dit op lijn 28 gelegen station, volgens de Sofretu-studie, een overlapping vormen met de bestaande metrolijn. Volgens hem is deze spoorwegverbinding overbodig, tenzij de verkeerscongestie in de stad een hoogtepunt bereikt.

De NMBS heeft een enquête gehouden om te weten of de betrokken treinreizigers deze verbinding van Denderleeuw via Jette tot eventueel in Simonis wensen. De resultaten zijn doorslaggevend. Op 6.000 enquêteformulieren heeft de NMBS 1.536 antwoorden ontvangen. Van die antwoorden hebben 270 treinreizigers (17 %) geantwoord dat ze daarin geïnteresseerd waren; 666 treinreizigers waren niet geïnteresseerd en wensten die verbinding niet en ten slotte hadden 600 treinreizigers geen mening over het probleem.

Uit deze enquête leidt de heer Antoine Martens af dat, als er treinen via lijn 28 naar Simonis omgeleid zouden worden, de 17 % respondenten die deze verbinding wenst daarom nog geen felicitaties zou sturen, maar dat de NMBS wel klachten zou krijgen van de 666 respondenten die deze spoorwegverbinding niet wensen. Er zij bovendien op gewezen dat in 2000 en 2001 grote delen van de infrastructuur gewijzigd moeten worden.

Op termijn verliest de NMBS de mogelijkheid niet uit het oog om bepaalde treinen tijdens de piekuren in te zetten, hoewel daarvan niet gesproken wordt in de SOFRETU-studie. De NMBS heeft er voorlopig voor gekozen om niets te doen. Ze wil deze verbinding niet tot stand brengen ten koste van andere verbindingen.

De heer Antoine Martens denkt dat er schot in de zaak zal komen wanneer de tariefintegratie een feit zal zijn. De reizigers die van Jette komen en die er enig voordeel bij zouden hebben, maar die aarzelen omdat ze verschillende vervoerbewijzen moeten kopen, zullen dan van mening veranderen.

De heer Jan Béghin vindt dat de NMBS haar enquête niet tot de treinreizigers had mogen beperken, maar had moeten uitbreiden tot de pendelaars die binnen een straal van meer dan 30 km van de hoofdstad wonen.

matière de trains RER qui contourneraient la jonction via la gare de l'Ouest et Simonis permettant ainsi une correspondance en continuité avec le réseau de métro.

M. Jan Béghin se demande pourquoi la SNCB n'utilise pas mieux les gares ferroviaires existantes telle que celle existant à Simonis. On aurait pu exploiter des prémices de RER depuis belle lurette comme cela a été le cas pour la ligne 26.

M. Antoine Martens informe que le nœud de communications de Simonis n'est pas un lieu de grande concentration de bureaux où les navetteurs se dirigent pour se rendre au travail. D'autre part, cette gare, située sur la ligne 28, ferait un double emploi (cf. étude Sofretu) avec la ligne de métro existante. Selon lui, cette liaison ferroviaire est superfétatoire sauf en cas de congestion suprême de la ville.

La SNCB a mené une enquête pour voir si les usagers concernés souhaitaient cette liaison qui de Denderleeuw via Jette pourrait aboutir à Simonis. Les résultats de cette enquête ont été probants. Sur 6.000 enquêtes envoyées à des usagers, la société a reçu 1.536 réponses. Sur ce total, 270 usagers ont répondu que cela les intéresserait (c'est-à-dire 17%) ; 666 ont répondu que cela ne les intéressait pas et ne souhaitaient pas cette liaison et, enfin, 600 ont signalé qu'ils n'avaient pas d'opinion sur le problème.

M. Antoine Martens déduit de cette enquête que si des trains sont déviés via la ligne 28 vers Simonis, la SNCB n'obtiendra pas les félicitations des 17% qui souhaitent cette liaison, mais bien des plaintes des 666 personnes qui ont estimé cette liaison ferroviaire inopportune. De plus, il faut savoir qu'en 2000 et 2001, des parties importantes des infrastructures doivent être modifiées.

A terme, la SNCB ne perd de vue pas la possibilité de l'utiliser au profit de certains trains aux heures de pointe, malgré que cela ne soit pas prévu dans l'étude SOFRETU. Provisoirement, la SNCB préfère laisser les choses telles quelles ; la société ne souhaite pas développer cette liaison au détriment d'autres.

M. Antoine Martens pense que les choses changeront lorsqu'on passera réellement à une communauté tarifaire. Les usagers venant de Jette, qui pourraient y avoir une certaine utilité mais qui hésitent parce qu'il faut acheter plusieurs titres de transport, changeront à ce moment d'avis.

M. Jan Béghin estime que la SNCB s'est limitée à faire son enquête auprès des usagers du train. Il pense qu'il faudrait élargir l'enquête aux navetteurs d'un rayon au-delà de 30 km.

De heer Antoine Martens herhaalt dat deze mogelijkheid niet uitgesloten is na 2001, d.i. na de vernieuwing van de lijnen.

De heer Michel Moock meent te hebben begrepen dat de NMBS vindt dat ze het Weststation op middellange termijn niet nodig heeft.

De heer Antoine Martens nuanceert deze uitspraak. De NMBS vindt dat het Simonis-station een ideaal verkeersknooppunt is, aangezien zowel de metro- als de treinlijnen er toekomen. De NMBS overweegt om het Weststation opnieuw te openen na de vernieuwing en de herstelling van lijn 28 om de verzadigde Noord-Zuidverbinding te vermijden.

Na 2001 zou lijn 28 voor het IC/IR-plan gebruikt kunnen worden. De heer Antoine Martens wijst er ten slotte op dat, momenteel al, treinen die van Dendermonde komen, op lijn 28 een lus maken en in Jette uitkomen.

De NMBS stelt voor om de nieuwe terminal "Brussel-Europa" op het emplacement van het rangeerstation van Schaarbeek, waar ze genoeg grond heeft, via de People Mover te verbinden met Brussel-Nationaal. De studie voor de installatie van die horizontale lift tussen de terminal "Brussel-Europa" en de luchthaven Brussel-Nationaal moet nog uitgevoerd worden.

De heer Vincent Bourlard wijst erop dat er twaalf nieuwe spoorwegverbindingen met de luchthaven gepland zijn.

Hij herinnert eraan dat de bespreking gevoerd moet worden op basis van het verslag van de Task Force van de NMBS. Misschien heeft de NMBS niet alle mogelijkheden overwogen en heeft ze tot nu toe geen antwoord op alle vragen. De verschillende betrokken regeringen en assemblees moeten aan die bespreking deelnemen.

De heer Willem Draps wil weten of de NMBS verkeersstudies heeft uitgevoerd, want de heren Vincent Bourlard en Antoine Martens hebben het over twaalf verbindingen per uur met Brussel-Nationaal, zowel met GENTreinen als met HST's. Hij vraagt zich af of die capaciteit samen met die van de People Mover geen overcapaciteit naar Brussel-Nationaal met zich brengt.

De heer Vincent Bourlard geeft toe dat de NMBS nog niet over nauwkeurige cijfers terzake beschikt.

Bij wijze van samenvatting wijst de heer Vincent Bourlard erop dat lijn 28 en de tunnel Schuman-Josaphat de rol van vierde en vijfde doorgang in Brussel moeten spelen. De drie bestaande doorgangen zijn niet verzadigd in het station Brussel-Zuid, maar wel in de Noord-Zuidverbinding zelf.

M. Antoine Martens répète qu'après 2001, c'est-à-dire après le renouvellement des lignes, cette possibilité n'est point exclue.

M. Michel Moock croit avoir compris que la SNCB estime pouvoir se passer à moyen terme de la gare de l'Ouest.

M. Antoine Martens nuance ces propos. La SNCB estime que Simonis est un nœud de communications idéal étant donné qu'y aboutissent à la fois le métro et les chemins de fer. La SNCB envisage de rouvrir la gare de l'Ouest après renouvellement et réparation de la ligne 28 contournant la jonction Nord-Midi, qui est saturée.

Après 2001, la ligne 28 pourrait être utilisée pour le Plan IC/IR. M. Antoine Martens signale enfin qu'actuellement il y a déjà des trains venant de Dendermonde qui utilisent la ligne 28 en boucle pour aboutir à Jette.

La SNCB propose de relier le nouveau site de "Bruxelles-Europe" sur le site de Schaerbeek-Formation où elle possède suffisamment de terrains et Bruxelles-National via le "people mover". L'étude d'implantation de cet ascenseur horizontal entre le terminal Bruxelles-Europe et l'aéroport de Bruxelles-National doit encore être réalisée.

M. Vincent Bourlard signale que douze nouvelles liaisons ferroviaires vers l'aéroport sont prévues.

M. Vincent Bourlard tient à rappeler que la discussion doit s'engager à partir du document de la Task force de la SNCB. Peut-être que la SNCB n'a pas envisagé toutes les possibilités et n'a pas répondu à toutes les questions jusqu'à présent. Il s'agit d'engager la discussion avec les différents gouvernements et assemblees concernés.

M. Willem Draps souhaite savoir si la SNCB a réalisé des études de trafic car M. Vincent Bourlard et M. Antoine Martens évoquent douze liaisons horaires avec Bruxelles-National, des trains tant RER que des trains TGV. Il se demande si l'addition à cela du "people mover" ne créera pas une surcapacité vers Bruxelles-National.

M. Vincent Bourlard reconnaît que la SNCB n'a pas encore de chiffres précis en la matière.

En synthèse, M. Vincent Bourlard signale que la ligne 28 et le tunnel Schuman-Josaphat devraient jouer le rôle de quatrième et cinquième pertuis dans Bruxelles. Les trois pertuis existants connaissent une saturation non pas à la gare Bruxelles-Midi mais dans la jonction Nord-Midi même.

I.3. Uiteenzetting van de heer Leo Pardon, bestuurder/directeur en voorzitter van de raad van bestuur van Thalys International

Bij wijze van inleiding wijst de heer Leo Pardon erop dat hij in zijn uiteenzetting geen rekening houdt met de ontwikkeling van de Eurostar, omdat hij verzocht werd zijn uiteenzetting toe te spitsen op de ontwikkeling van de HST, opdat de commissieleden zich zouden kunnen uitspreken over het nut (of niet) van een tweede HST-terminal. Hij wijst er echter op dat Eurostar, die door de NMBS wordt geëxploiteerd in samenwerking met de Franse en Britse spoorwegmaatschappij, vorig jaar 1,5 miljoen reizigers heeft vervoerd op basis van tien treinen per werkdag in de twee richtingen. Eurostar is een belangrijk product dat echter in zekere zin benadeeld wordt door het ontbreken van een hogesnelheidslijn aan de Britse kant.

De heer Leo Pardon zal zijn uiteenzetting op de Thalys toespitsen.

Tien jaar geleden, toen men sprak van een HST-lijn tussen Parijs, Keulen, Brussel en Amsterdam, zijn vier spoorwegmaatschappijen rond de tafel gaan zitten. Er zij echter op gewezen dat bijna 90% van de aandelen van Thalys International in handen is van de Belgische en Franse spoorwegmaatschappijen.

Dat betekent vier spoorwegnetten met een verschillende mentaliteit en een verschillende situatie. Toen de Société des chemins de fer française (SNCF) een hogesnelheidslijn aanlegde en ook in België een hogesnelheidslijn werd aangelegd, zijn de twee maatschappijen nauwer beginnen samenwerken om een gemeenschappelijk product te commercialiseren. Vandaar de oprichting van Thalys International n.v.

De bestuurders van de vennootschap Thalys dachten dat de Nederlandse spoorwegmaatschappij tegen eind 2000 tot de n.v. Thalys zou toetreden. Wegens de politieke ontwikkelingen in Nederland wensen de Nederlandse autoriteiten echter tot nu toe geen vennoot te worden van Thalys International. Op een bepaald moment zullen de Nederlandse en de Duitse spoorwegmaatschappij, indien mogelijk, ook aandeelhouder worden van Thalys International n.v..

Er is echter duidelijk afgesproken dat de SNCF en de NMBS de hoofdaandeelhouders blijven. Om slechts één voorbeeld te geven: de verbinding Parijs-Brussel is goed voor 54% van het hele HST-verkeer.

Wat de evolutie van Thalys betreft, wijst de heer Leo Pardon erop dat op 2 juni 1996 de hogesnelheidstreinen alleen tussen Parijs en Brussel reden. De twee spoorwegmaatschappijen hebben snel het belang ingezien van een Thalysnet dat ook Marne-La-Vallée bediende. Dit werd in juni 1997 verwezenlijkt.

I.3. Exposé de M. Leo Pardon, administrateur directeur et président du conseil d'administration de Thalys International

En préliminaire à son exposé, M. Leo Pardon signale que dans son exposé il a ignoré le développement Eurostar parce qu'on lui a demandé de focaliser son exposé sur le développement du TGV pour que les commissaires puissent se prononcer sur l'utilité (ou non) d'un deuxième terminal TGV. Il signale toutefois que Eurostar, réseau que la SNCB exploite en collaboration avec les chemins de fer français et britannique, a transporté 1,5 millions de voyageurs l'année dernière à raison de dix trains par jour ouvrable dans les deux sens. Eurostar est un produit important qui est cependant handicapé dans un certain sens par l'absence d'une ligne à grande vitesse du côté britannique.

M. Leo Pardon centrera son exposé sur Thalys.

Il y a dix ans, lorsqu'on a parlé de la création d'une ligne TGV reliant Paris, Cologne, Bruxelles et Amsterdam, quatre sociétés de chemins de fer se sont concertées. Il faut cependant savoir que presque 90% des parts de Thalys International sont aux mains des chemins de fer belge et français.

Cela signifiait quatre réseaux avec des mentalités et des données différentes. L'ouverture d'une ligne à grande vitesse par la Société des chemins de fer française et une ligne TGV en Belgique, a amené les deux sociétés à travailler plus étroitement ensemble pour la commercialisation d'un produit commun. De là, la création de Thalys International s.a.

Les dirigeants de la société Thalys pensaient que la Société de chemins de fer hollandaise allait rentrer dans le capital de Thalys pour la fin 2000. Cependant, les développements politiques aux Pays-Bas ont fait que jusqu'à présent les autorités hollandaises ne souhaitent pas encore rallier Thalys International. A un certain moment, l'actionariat de Thalys International sera, si possible, étendu aux Pays-Bas et aux Allemands.

Il est cependant clair que les actionnaires majoritaires demeurent la SNCF et la SNCB. Pour ne citer qu'un exemple la liaison Paris-Bruxelles représente 54% de la totalité du trafic à grande vitesse.

En ce qui concerne l'évolution de Thalys, M. Leo Pardon signale que le 2 juin 1996 les trains à grande vitesse se limitaient à Paris-Bruxelles. Les deux sociétés de chemins de fer ont rapidement vu l'intérêt de développer également un réseau Thalys incluant Marne-La-Vallée, ce qui a été concrétisé en juin 1997.

Op 14 december 1997 was er in België een nieuwe lijn klaar. Thalys heeft eveneens beslist om vanuit Namen en vanuit Oostende een hogesnelheidslijn aan te leggen met het oog op een directe verbinding Namen-Brussel-Parijs en Oostende-Brussel-Parijs. Dit zorgt er ook voor dat de lijn naar Keulen en naar Amsterdam wordt doorgetrokken.

Op 27 september 1998 heeft de vennootschap Thalys verbindingen met Düsseldorf tot stand gebracht en de overige verbindingen behouden.

Sedert 19 december 1998 worden de belangrijke wintersportcentra in de Franse Alpen met elkaar verbonden via de Thalys. Sedert november 1999 heeft de vennootschap Thalys International, ondanks protest van enkele Belgische ondernemingen, ook enkele treinen naar de luchthaven Roissy ingelegd. Per dag zorgen vier treinen voor een directe verbinding tussen Roissy en Brussel-Zuid in beide richtingen. Thalys International legt twee treinen per dag in met bestemming Düsseldorf en vijf treinen met bestemming Amsterdam.

De heer Willem Draps wil weten of de heer Leo Pardon de directe verbindingen Brussel-Marseille en Brussel-Bordeaux als niet-Thalysverbindingen beschouwt.

De heer Leo Pardon bevestigt dat deze HST-verbindingen geen Thalysverbindingen zijn, in die zin dat die Franse HST's een product van de SNCF zijn met een ander productconcept. Die HST's brengen trouwens ook verbindingen tot stand met Roissy en Marne-La-Vallée via Rijsel, waardoor het traject langer wordt. De HST's die naar het zuiden van Frankrijk rijden, passeren ook langs Rijsel.

De heer Christos Doulkeridis wil er zeker van zijn dat het verschil is dat Thalys een Belgisch-Franse vennootschap is.

De heer Leo Pardon deelt mee dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen de spoorweginfrastructuur en de exploitatie. Thalys International, een Belgische vennootschap met twee aandeelhouders, namelijk de NMBS en de SNCF, exploiteert een deel van het Franse, Belgische, Duitse en Nederlandse spoorwegnet. De Franse HST's rijden op een deel van het Belgische net en bedienen eveneens Brussel tot het zuiden van het Frankrijk. Er zijn afzonderlijke overeenkomsten opgesteld over het gebruik van het Belgische spoorwegnet door de Franse HST's die naar Zuid-Frankrijk rijden. Het valt niet te ontkennen dat er een zekere concurrentie is tussen de Franse HST-treinen die het traject Brussel-Rijsel-Roissy afleggen en de directe treinen Brussel-Roissy, die bijgevolg een korter traject afleggen.

De heer Leo Pardon wijst erop dat de Thalys binnenkort eveneens tot Genève zal rijden en tijdens de wereldtentoonstelling zal er ook een Thalysverbinding met Hannover zijn.

Le 14 décembre 1997, une nouvelle ligne était ouverte en Belgique. Thalys a également décidé de créer une ligne à grande vitesse sur les deux dorsales, au départ de Namur et au départ d'Ostende. Cela permet une liaison directe Namur-Bruxelles-Paris et une liaison Ostende-Bruxelles-Paris, ce qui assure également la prolongation de la liaison vers Cologne et d'autre part vers Amsterdam.

Le 27 septembre 1998, la société Thalys a rajouté des liaisons avec Düsseldorf tout en conservant les autres liaisons.

Depuis le 19 décembre 1998, les stations de vacances d'hiver importantes dans les Alpes françaises sont reliées par des liaisons Thalys. Depuis novembre 1999 et ce, malgré certaines protestations d'entreprises belges, la société Thalys International a instauré également quelques trains à destination de l'aéroport de Roissy. Il y a quatre trains par jour dans chaque direction assurant la liaison directe entre Roissy et Bruxelles-Midi. Thalys International a deux trains par jour à destination de Düsseldorf, cinq à destination d'Amsterdam.

M. Willem Draps souhaite savoir si M. Leo Pardon considère les liaisons directes Bruxelles-Marseille, Bruxelles-Bordeaux comme des liaisons hors Thalys.

M. Leo Pardon confirme que ces liaisons en TGV sont différentes dans le sens où ces TGV français sont un matériel SNCF, un autre produit avec une autre conception. Ces TGV assurent d'ailleurs des liaisons également vers Roissy et Marne-La-Vallée, en passant par Lille, ce qui rallonge la trajectoire. Les trains TGV qui vont vers le Midi de la France sont aussi des trains qui passent par Lille.

M. Christos Doulkeridis souhaite avoir confirmation que la différence se situe dans le fait que Thalys est une société belgo-française.

M. Leo Pardon informe qu'il convient de distinguer l'infrastructure ferroviaire de l'exploitation. Thalys International en tant que société belge avec deux actionnaires, la SNCB et la SNCF, exploite une partie du réseau français, belge, allemand et hollandais. Les TGV français parcourent une partie du réseau belge en desservant également Bruxelles jusqu'au Midi de la France. La circulation sur le réseau belge des TGV français vers le Midi de la France relève d'accords séparés. On ne peut nier qu'il y a une certaine concurrence entre les trains qui parcourent Bruxelles-Lille-Roissy avec des TGV français et les trains Bruxelles-Roissy qui sont directs et ont dès lors un parcours plus court.

M. Leo Pardon signale que prochainement Thalys desservira également Genève et, le temps limité de l'exposition, il y aura également une liaison Thalys vers Hanovre.

In verband met Thalys International en de luchthavenverbindingen, wijst de heer Leo Pardon erop dat Thalys een akkoord heeft gesloten met Air France om de check-in voor de verbindingen van Air France met Tokio en Los Angeles al in Brussel te doen. De dienstregelingen van de Thalystreinen vanuit Brussel waarbij deze check-in mogelijk is, zijn zo opgesteld dat de passagiers na een rit van 75 minuten op tijd voor hun vlucht in de luchthaven Roissy aankomen.

De heer Leo Pardon wijst erop dat het de bedoeling is om het aantal vluchten tussen Brussel en Parijs te verminderen.

De heer Willem Draps stelt echter vast dat er een probleem met de tarieven is, aangezien de vlucht Brussel-Parijs gratis is voor een reiziger die een langeafstands-vlucht heeft geboekt, wat niet het geval is voor de Thalys van Brussel naar Roissy. Hij stelt vast dat de reizigers alleen wegens het tarief het vliegtuig blijven nemen voor de transfer Brussel-Parijs.

De heer Leo Pardon wijst erop dat, indien Thalys erin slaagt haar product ingang te doen vinden, het aantal vluchten tussen Brussel en Parijs geleidelijk zou moeten afnemen.

In december 2000 zou er een Thalysverbinding tussen Brussel en Lyon moeten zijn en er zouden geleidelijk andere hogesnelheidslijnen komen.

De heer Willem Draps meldt dat de heer Leo Pardon het nu heeft over de lijn Folkstone-Londen in Groot-Brittannië en over de lijn Rotterdam-Den Haag-Schiphol-Amsterdam die respectievelijk omstreeks 2003 en 2007 zouden klaar zijn.

Dit wordt door de heer Leo Pardon bevestigd. Hij zegt dat de eerste lijn in Groot-Brittannië een tijdsparing van twintig minuten op het Eurostartraject zal opleveren. Het traject Brussel-Londen zal in 2.20 uur in plaats van 2.40 uur worden afgelegd. Als de hogesnelheidslijn in 2007 klaar is, zal men nog een kwartier winnen, wat de reistijd voor het traject Brussel-Londen in totaal op 2.05 uur zal brengen.

De heer Leo Pardon wijst erop dat de termijn voor de aanleg van de hogesnelheidslijn in Nederland nog niet is vastgesteld.

Thalys International heeft veel kritiek gekregen wegens haar overeenkomsten met Air France. De vennootschap onderhandelt momenteel met Sabena om de haalbaarheid van zes Thalystreinen met bestemming Parijs vanaf de luchthaven te bestuderen. De technische haalbaarheid van deze verbinding moet bestudeerd worden, aangezien de diablo nog niet aangelegd is. Er zal bijgevolg een keuze moeten worden gemaakt tussen een groter aantal treinen op de hoofdlijnen naar Brussel en het internationale treinver-

En ce qui concerne les relations de Thalys International avec les liaisons aéroportuaires, M. Leo Pardon signale que Thalys a un accord avec Air France pour faire le check-in pour les liaisons Air-France avec Tokyo et Los Angeles directement à Bruxelles. Les horaires des trains Thalys à partir de Bruxelles assurant cette possibilité de check-in sont réglés de telle sorte que le trajet d'une heure quart réalisé, les passagers arrivent à l'heure à l'aéroport de Roissy pour prendre leur vol.

M. Leo Pardon signale que l'objectif est de diminuer le nombre de vols aériens entre Bruxelles et Paris.

M. Willem Draps constate cependant qu'il existe un problème tarifaire, étant donné que pour le client d'un long courrier, la connexion aérienne Bruxelles-Paris est gratuite, ce qui n'est pas le cas du Thalys Bruxelles-Roissy. M. Willem Draps constate que les gens continuent à utiliser les vols Bruxelles-Paris pour des raisons uniquement tarifaires.

M. Leo Pardon signale que dans la mesure où Thalys réussira à imposer petit à petit son produit, les fréquences d'avion Bruxelles-Paris devraient progressivement diminuer.

En décembre 2000, il devrait y avoir une liaison Thalys Bruxelles-Lyon et, progressivement, d'autres lignes à grande vitesse en fonction de leur mise en œuvre.

M. Willem Draps signale que M. Leo Pardon aborde ici l'ouverture de la ligne en Grande Bretagne Folkstone-Londres vers 2003 et de la ligne Rotterdam-La Haye-Schiphol-Amsterdam vers 2007.

M. Leo Pardon le confirme. Il dit que la première ligne en Grande-Bretagne fera gagner 20 minutes sur le trajet Eurostar ; le trajet Bruxelles-Londres passera ainsi de 2h40' à 2h20'. Après l'ouverture de la ligne à grande vitesse en 2007 on gagnera encore un quart d'heure, ce qui fera au total 2h05' pour effectuer le trajet Bruxelles-Londres.

M. Leo Pardon signale que les délais pour la mise en place de la ligne à grande vitesse aux Pays-Bas ne sont pas encore fixés.

Thalys International a été fort critiqué pour ses accords avec Air France. La société est actuellement en pourparlers avec Sabena pour examiner la faisabilité d'avoir six trains Thalys à destination de Paris au départ de l'aéroport. Il convient d'étudier la faisabilité technique de cette liaison, étant donné que le diablo n'a pas encore été réalisé. Il faudra dès lors faire un choix entre le développement des trains sur les lignes axiales vers Bruxelles et le trafic international ; ce choix est à effectuer parce qu'actuellement les

keer. Deze keuze moet gemaakt worden omdat de huidige capaciteit van lijn 36 Brussel-Leuven, waar momenteel werken uitgevoerd worden, beperkt is.

De bevoegde politici moeten deze beslissing nemen. Het is evident dat, als er meer HST-treinen naar de luchthaven worden ingezet, er treinen op de binnenlandse lijnen geschrapt moeten worden.

De heer Willem Draps vraagt hoeveel reizigers Thalys International per jaar vervoert.

De heer Leo Pardon antwoordt dat Thalys 400.000 reizigers per maand vervoert, d.i. 5.000.000 per jaar. Op 13 maart 2000 heeft Thalys International haar record gebroken: de vennootschap heeft voor 1.000.000 euro treinkaartjes verkocht.

De heer Willem Draps wenst dat hem bevestigd wordt dat de HST-terminal in Brussel-Zuid wel degelijk 20 miljoen reizigers kan opvangen.

De heer Leo Pardon zegt dat dit de theoretische capaciteit is die in de eerste studies was vooropgesteld. Momenteel denkt men maximum 9 tot 10 miljoen reizigers te kunnen opvangen in de HST-terminal Brussel-Zuid, wat betekent dat men een aanvullende oplossing voor deze terminal moet vinden.

I.4. Aanvullende uiteenzetting van de heer Antoine Martens over de bediening van de luchthaven

De huidige infrastructuur is een lijn Brussel-Nationaal-Luchthaven die rechtstreeks naar de terminal van de luchthaven leidt.

De heer Antoine Martens deelt mee dat het directiecomité van de NMBS zich reeds voor de "bocht van Nossegem" heeft uitgesproken, die een rechtstreekse verbinding tussen Leuven en de luchthaven tot stand brengt.

De vorige federale regering heeft zich uitgesproken voor het doortrekken van de lijn naar Antwerpen (lijn 36C). Deze beslissing is trouwens goedgekeurd door de Interministeriële Conferentie voor het Verkeer en de Infrastructuur (ICVI), namelijk de vier ministers belast met verkeer van de vorige regeringen. Lijn 36C met terugkeer naar Brussel zal op zijn vroegst in 2008 aangelegd worden.

Er zij op gewezen dat de treinreizigers die van Antwerpen, Leuven of Luik komen, voor het ogenblik geen rechtstreekse verbinding met de luchthaven hebben. Ze moeten overstappen in Brussel-Noord en daar de trein naar Brussel-Nationaal-Luchthaven nemen. Sinds het nieuwe IC/IR-plan rijden er vier treinen per uur van Brussel (Noord-Zuidverbinding) naar Brussel-Nationaal-Luchthaven.

capacités de la ligne 36 Bruxelles-Louvain, sur laquelle des travaux sont en cours, sont limitées.

Aux responsables politiques à prendre la décision. Il est évident que si on met plus de trains TGV vers l'aéroport, on devra en supprimer en provenance des lignes du réseau intérieur.

M. Willem Draps demande quel est le nombre de voyageurs transportés par an par Thalys International ?

M. Leo Pardon informe que Thalys transporte par mois 400.000 voyageurs, c'est-à-dire 5.000.000 par an. Le 13 mars 2000, Thalys International a battu tous ses records de recettes : la société a vendu des tickets pour 1.000.000 d'euros.

M. Willem Draps souhaite avoir confirmation que le terminal TGV à la gare du Midi a bien été conçu pour une capacité voyageurs de l'ordre de 20 millions.

M. Leo Pardon informe que c'était la capacité théorique définie dans les études de départ. Actuellement, on estime pouvoir atteindre un maximum de 9 à 10 millions de voyageurs au terminal TGV Midi, ce qui implique qu'on doit trouver une solution complémentaire à ce terminal.

I.4. Exposé complémentaire de M. Antoine Martens relatif à la desserte de l'aéroport

L'infrastructure actuelle est une ligne Bruxelles-National-Aéroport qui mène directement au terminal de l'aéroport.

M. Antoine Martens informe que le Comité de Direction de la SNCB s'est déjà prononcé en faveur de la "courbe de Nossegem" qui permet une liaison directe à partir de Louvain vers l'aéroport.

Le gouvernement fédéral précédent s'est prononcé sur un prolongement des infrastructures vers Anvers (ligne 36C). Cette décision avait d'ailleurs été avalisée par la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure (CICI), c'est-à-dire les quatre ministres compétents pour le transport dans les gouvernements précédents. Cette ligne 36C avec une branche de retour vers Bruxelles sera réalisée au plus tôt en 2008.

Il faut savoir qu'actuellement, si on vient d'Anvers, de Louvain ou de Liège, il n'y a pas de liaison directe avec l'aéroport ; il faut se rendre à Bruxelles-Nord et effectuer le changement vers Bruxelles-National-Aéroport. Depuis le nouveau Plan IC/IR, il y a quatre trains par heure de Bruxelles jonction Nord-Midi vers Bruxelles-National-Aéroport.

Door die vier treinen per uur vanaf Brussel-Nationaal-Luchthaven naar Brussel is het aantal reizigers dat de luchthaven per trein verlaat aanzienlijk toegenomen. De heer Antoine Martens wijst erop dat het aantal reizigers in 1998 met 25% is toegenomen. Op een grafiek toont hij aan dat de stijging 25,7% op werkdagen, 19,3% op zaterdag en 45,9% op zondag bedraagt.

Wanneer de bocht van Nossegem klaar zal zijn, zal er een snelle pendeltrein tussen Leuven en Brussel-Nationaal-Luchthaven ingezet kunnen worden, alsook pendeltreinen vanuit Luik. De rit Leuven-Luchthaven zou dan 15 minuten i.p.v. 30 minuten vandaag mogen duren.

Naast de aanleg van de bocht van Nossegem blijven er volgens het NMBS-plan inzake mobiliteit in en rond Brussel vier IC/IR-treinen (vanuit De Panne, Bergen en Gent) naar de luchthaven rijden. Volgens dat plan rijden er twee treinen vanuit Antwerpen via de luchthaven naar Leuven, alsook een aantal IC/IR-treinen. Er zouden zes GEN-treinen vanuit het nieuwe station "Brussel-Europa" en eventueel een People Mover, de horizontale lift, van Brussel-Europa naar de luchthaven rijden. De heer Antoine Martens wijst erop dat de People Mover een project is dat op initiatief van BIAC onderzocht moet worden.

I.5. Gedachtewisseling

De heer Alain Adriaens stelt vast dat de heer Antoine Martens van twaalf treinen per uur naar Brussel-Nationaal-Luchthaven spreekt. Is dat niet overdreven? Heeft de NMBS een verkeersstudie uitgevoerd?

De heer Vincent Bourlard geeft toe dat de NMBS nog geen nauwkeurige studie over deze kwestie heeft uitgevoerd.

De heer Alain Adriaens vraagt zich af of er dan geen overlapping is met de people mover, wanneer men twaalf treinen per uur naar Brussel-Nationaal laat rijden?

De heer Antoine Martens zegt dat de NMBS de oplossing van de People Mover overwogen heeft, omdat het station Brussel-Nationaal-Luchthaven drie sporen heeft. Wanneer er bijgevolg vier IC/IR-treinen in Brussel-Nationaal toekomen, is er een probleem.

De heer Antoine Martens geeft toe dat de directie van de NMBS de mogelijkheden inzake spoorverkeer van Frankfurt onderzocht hebben en toen op het idee van de "People Mover" is gekomen om de reizigers die van Antwerpen, Amsterdam, Luik en Keulen komen, eveneens via de terminal "Brussel-Europa", meer bepaald via de horizontale lift, direct te laten aansluiten op de luchthaven. Het is de bedoeling een krachtig systeem te ontwikkelen dat de HST terminal, met de check-in en de check-out, met de luchthaven verbindt.

Ces quatre trains par heure à partir de Bruxelles-National-Aéroport vers Bruxelles ont permis d'augmenter de manière substantielle le nombre de voyageurs quittant l'aéroport en train. M. Antoine Martens signale que le nombre de voyageurs a augmenté de 25% en 1998. Sur un graphique, il montre que, les jours ouvrables, l'augmentation a été de 25,7%, le samedi de 19,3% et le dimanche de 45,9%.

Quand cette courbe Nossegem sera réalisée, une navette performante entre Louvain et Bruxelles-National-Aéroport pourra être installée, des navettes venant de Liège également. Le trajet Louvain-Aéroport devrait être effectué à ce moment en quinze minutes au lieu de trente actuellement.

Le plan de mobilité dans et autour de Bruxelles de la SNCB prévoit pour l'aéroport le maintien de quatre trains IC/IR (en provenance de La Panne ; Mons, Bruxelles-Midi et Gand), deux trains d'Anvers via l'aéroport vers Louvain, ainsi que des trains RER. Six trains RER qui viendraient à partir de la nouvelle gare "Bruxelles-Europe" et éventuellement un "people mover" ascenseur horizontal de Bruxelles-Europe vers l'aéroport. M. Antoine Martens signale que le "people mover" est un projet à étudier à l'initiative de BIAC.

I.5. Echange de vues

M. Alain Adriaens constate que M. Antoine Martens parle de douze trains par heure vers Bruxelles-National-Aéroport. N'est-ce pas exagéré ? La SNCB a-t-elle réalisé une étude de trafic ?

M. Vincent Bourlard reconnaît que la SNCB n'a pas encore réalisé d'étude fine sur la question.

N'est-ce pas faire double emploi avec le "people mover" que de faire passer douze trains par heure à Bruxelles-National, se demande M. Alain Adriaens.

M. Antoine Martens signale que le "people mover" a été envisagé par la SNCB parce que la gare de Bruxelles-National-Aéroport a trois voies ; dès lors quand il y a quatre trains IC/IR qui aboutissent à Bruxelles-National, cela pose problème.

M. Antoine Martens reconnaît que les dirigeants de la SNCB ont étudié les possibilités ferroviaires mises en œuvre à Frankfurt d'où a jailli l'idée du "people mover", devant permettre aux voyageurs venant d'Anvers, d'Amsterdam, de Liège et de Cologne, d'avoir une liaison directe avec l'aéroport également via le terminal "Bruxelles-Europe", relié par l'ascenseur horizontal à l'aéroport. L'idée est de développer un système performant, qui relie, avec check-in et check-out le terminal TGV à l'aéroport.

De heer Antoine Martens herhaalt dat dit plan voor verbindingen met de luchthaven nog niet afgerond is. De NMBS brengt de mogelijkheden, wat technisch haalbaar is, ter tafel van de politieke beleidsmakers.

De tunnel Schuman-Josaphat moet het mogelijk maken een lijn aan te leggen die evenwijdig loopt met Antwerpen-Schuman-Charleroi en aldus de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding te verhogen. Momenteel duurt de treinrit Mechelen-Schuman via lijn 161 dertig minuten. Langs de tunnel Schuman-Josaphat zou die rit zestien minuten duren. Vandaag duurt de rit Leuven-Schuman, met overstap in Brussel-Noord, zevenendertig minuten. Wanneer de tunnel Schuman-Josaphat gegraven zal zijn, zal dit ongeveer tweeëntwintig minuten in beslag nemen.

Voor de NMBS zijn Schuman-Leopoldwijk de groeipolen wat het reizigersvervoer betreft. Het is duidelijk dat de Noord-Zuidas voor de NMBS heel belangrijk is. De werkgelegenheid neemt daarom nog niet sterk toe.

De NMBS wil de treinen uit Halle-Vilvoorde door de tunnel laten rijden, te weten zes treinen per uur tijdens de week. Ook de verbinding Antwerpen-Charleroi zou via Schuman geschieden, met extra P-treinen tijdens de piekuren om de pendelaars heen en weer te voeren.

De heer Willem Draps herinnert eraan dat de NMBS, toen beslist werd dat de HST-terminal in het Zuidstation zou komen, ervan afgezien heeft om een splitsing aan te leggen bij het verlaten van het station van Halle, waardoor sommige HST-treinen tijdens de piekuren rechtsreeks naar de Leopoldwijk, in de schaduw het Europees Parlement, hadden kunnen rijden.

De NMBS had, rekening houdend met de grote Europese vergaderingen in deze wijk, waar de jongste jaren de meeste werkgelegenheid is gecreëerd, de HST-treinen dáár kunnen laten aankomen (in tegenstelling tot Lyon, waar er in de stad verschillende aankomstpunten zijn voor de HST-treinen uit Parijs). De NMBS voerde destijds aan dat het Zuidstation 20 miljoen HST-reizigers kon opvangen!

De heer Willem Draps herinnert eraan dat hij er toen voor gepleit heeft dat station uit te bouwen. De perrons in de Leopoldwijk zijn immers lang genoeg voor HST-treinen. Zou men dit dossier weer uit de kast kunnen halen?

Volgens de heer Antoine Martens is het technisch mogelijk om HST-treinen bijna alle stations te laten aandoen. Op financieel vlak en inzake de organisatie van het treinverkeer is een en ander echter minder evident.

De heer Willem Draps zegt dat er technisch toch wel een hiaat is. De NMBS heeft in Halle immers geen splitsing voor de HST-treinen naar lijn 26 aangelegd.

M. Antoine Martens réitère que ce plan de liaisons avec l'aéroport n'est pas bouclé. Ce sont les possibilités, les faisabilités techniques que la SNCB met sur la table des décideurs politiques.

Le tunnel Schuman-Josaphat doit permettre de faire un axe parallèle à Anvers-Schuman-Charleroi et augmenter ainsi les capacités de la jonction Nord-Midi. Actuellement, la liaison Malines-Schuman via la ligne 161 prend trente minutes ; avec le tunnel Schuman-Josaphat, la liaison Malines-Schuman prendrait seize minutes. Aujourd'hui, Louvain-Schuman avec correspondance à Bruxelles-Nord prend trente-sept minutes ; lorsque le tunnel Schuman-Josaphat sera creusé, cela prendra vingt-deux minutes.

Pour la SNCB, les pôles de croissance pour le trafic voyageurs, sont Schuman-Quartier Léopold. Il est clair que les parts de marché de la SNCB le long de la jonction Nord-Midi sont importantes sans pour autant que le nombre d'emplois augmente beaucoup.

La SNCB prévoit que les trains en provenance de Hal-Vilvoorde utilisent le tunnel à raison de six trains par heure par semaine. De même la liaison Anvers-Charleroi se ferait par Schuman avec des trains P supplémentaires aux heures de pointe, car il s'agit d'une clientèle de navetteurs pendulaires.

M. Willem Draps rappelle que lors de l'option pour le terminal TGV à la gare du Midi, la SNCB a renoncé à prévoir une liaison à la sortie de Hal pour permettre à certains TGV de gagner directement la gare du Quartier Léopold, au pied du Parlement européen.

La SNCB aurait pu, en fonction des grandes réunions européennes tenues dans ce quartier, qui s'est le plus développé en matière d'emplois ces dernières années, y faire arriver les TGV (contrairement à ce qui se passe à Lyon où il y a une multitude de points d'arrivée en ville des TGV en provenance de Paris). A l'époque, les arguments de la SNCB étaient que la gare du Midi pouvait accueillir 20 millions de voyageurs TGV!

M. Willem Draps rappelle qu'il s'était battu pour que la SNCB entrevoie le développement de ce pôle. Etant donné que les quais au Quartier Léopold sont suffisamment longs pour accueillir des configurations de trains TGV, pourrait-on rouvrir ce dossier ?

M. Antoine Martens reconnaît que techniquement on peut faire passer les trains TGV par presque toutes les gares, mais au niveau financier et au niveau de l'organisation de l'accueil des différents trains, les choses sont moins évidentes.

M. Willem Draps signale qu'il y a un hiatus technique, c'est que la SNCB n'a pas créé la bifurcation à Hal vers la ligne 26 pour les trains à grande vitesse.

Volgens de heer Antoine Martens is het technisch mogelijk om de Thalys uit Amsterdam langs de luchthaven te leiden als de aansluiting er zal zijn. De zaken liggen echter anders op organisatorisch vlak en inzake de verdeling van de ontvangsten tussen de maatschappij Thalys International en de NMBS.

De heer Willem Draps neemt akte van het antwoord van de heer Martens. Hij wijst er echter op dat de NMBS destijds die technische mogelijkheid niet wenste aangezien ze in Halle geen splitsing heeft aangelegd.

De heer Leo Pardon zegt dat hij met die beslissing niets te maken heeft. Hij attendeert er echter op dat een HST-station alleen dan rendabel is als men jaarlijks minstens 500.000 reizigers telt. Men moet weten dat de HST-stations aanzienlijke investeringen vergen, zowel inzake infrastructuur als inzake rollend materieel. Deze enorme investeringen moeten dan ook te gepaste tijde renderen en worden afgeschreven. Men weet dat men, door in verschillende stopplaatsen te voorzien, de rendabiliteit van het project vermindert. Dat is de reden waarom er voor Brussel-Zuid is gekozen. Het HST-verkeer en het IC/IR-verkeer ontwikkelen zich echter zo dat de NMBS de mogelijkheid behoudt van een HST-terminal in het rangeerstation van Schaarbeek.

De heer Guy Vanhengel wenst te weten waarom de NMBS niet eerder voor Zaventem kiest (nationale luchthaven) als tweede HST-terminal in plaats van het rangeerstation van Schaarbeek.

De heer Leo Pardon zegt dat een aantal factoren ertoe hebben geleid dat de NMBS ervoor gekozen heeft om de Brussel-Europa-terminal op de site van het rangeerstation van Schaarbeek te bouwen. Enerzijds is Schaarbeek een mogelijk knooppunt in het metronet. Zowel de HST-treinen als de IC/IR-treinen kunnen er aankomen. De NMBS beschikt in het rangeerstation van Schaarbeek over een oppervlakte van 120 tot 150 hectare, wat ze nergens anders ter beschikking heeft. Bovendien ligt dit station vlakbij de Ring. Vijftien of twintig jaar geleden zou de NMBS allicht een andere beslissing hebben genomen. Ze had toen een HST-station kunnen voorzien in Zaventem, zoals dat het geval is in Roissy of Schiphol.

Vandaag lopen er in Zaventem drie spoorlijnen onder de luchthaventerminal. Het zijn kopstations en de lijnen zullen slechts over enkele jaren worden doorgetrokken. Momenteel is het rangeerstation van Schaarbeek de enige oplossing die voor de NMBS rendabel is.

De heer Antoine Martens wijst erop dat er vijftien jaar geleden niets voorzien was inzake HST. Er bestond een plan om van Brussel-Zuid, via Schuman, naar Luik te reizen. Daarna werd er een plan opgesteld om de Noord-Zuidas met de nationale luchthaven te verbinden door onder de pistes een station te bouwen, wat een enorme

M. Antoine Martens informe que techniquement il sera possible de faire transiter les trains Thalys venant d'Amsterdam via l'aéroport lorsque le raccordement 36C sera réalisé, mais du point de vue organisationnel et du point de vue de la répartition des recettes entre la société Thalys International et la SNCB, les choses sont différentes.

M. Willem Draps entend bien la réponse de M. Martens ; il tient cependant à souligner qu'à l'époque la SNCB a souhaité que techniquement cela ne se fasse pas, étant donné qu'ils ont abandonné la possibilité d'une bifurcation à Hal.

M. Leo Pardon reconnaît qu'il n'a pas vécu cette décision. Cependant, il informe qu'une gare TGV n'est rentable que si, au moins 500.000 voyageurs y transitent par an. Il faut savoir que les gares TGV représentent un investissement très important tant en matière d'infrastructure que de matériel roulant. Il faut dès lors veiller à rentabiliser et amortir cet investissement colossal en temps utile. Prévoir plusieurs arrêts implique nécessairement qu'on tienne compte d'une diminution de la rentabilité du projet. C'est bien pour cette raison-là que la décision avait été prise d'opter pour Bruxelles-Midi, mais le développement à la fois des trains TGV et des trains IC/IR est tel que, la SNCB entrevoit la possibilité de prévoir un point culminant pour les TGV à la gare de Schaarbeek-Formation.

M. Guy Vanhengel souhaite savoir pourquoi la SNCB ne retient pas plutôt Zaventem (Bruxelles-National) comme deuxième terminal TGV plutôt que la gare de Schaarbeek-Formation.

M. Leo Pardon signale qu'une série de facteurs ont conduit la SNCB à opter pour le terminal "Bruxelles-Europe" à Schaarbeek-Formation. D'une part, à Schaarbeek il y a un nœud de communications. Les TGV peuvent y arriver, ainsi que les trains IC/IR. À la gare de Schaarbeek-Formation, la SNCB possède une superficie de 120 à 150 hectares, ce que la société de chemins de fer belges ne possède nulle part ailleurs. De surcroît, cette gare est située à proximité du ring. Si la SNCB avait été amenée à prendre la décision, il y a quinze ou vingt ans, celle-ci aurait été différente. La SNCB aurait à l'époque pu prévoir une gare TGV à Bruxelles-National comme à Roissy ou à Schiphol.

Aujourd'hui, Bruxelles-National possède trois lignes de chemins de fer sous le terminal de l'aéroport. Celles-ci sont en cul-de-sac et ne seront prolongées que dans quelques années. Dans l'état actuel des choses, la seule possibilité rentable pour la SNCB est celle de Schaarbeek-Formation.

M. Antoine Martens signale qu'il y a quinze ans rien n'était prévu en matière de TGV. Il existait un projet d'aller de Bruxelles-Midi via Schuman vers Liège, puis un projet a été élaboré qui prévoyait une liaison/jonction Nord-Midi vers Bruxelles-National avec la construction d'une gare en-dessous des pistes, ce qui représentait un investissement

investering inhield. Tenslotte hebben de NMBS en de toenmalige ministers beslist dat het station van de nationale luchthaven zou worden aangesloten op de lijn Brussel-Leuven met een kopstationlijn. Vandaag zit de NMBS dus opgescheept met dat kopstation, dat zich onder "de diamant" – het stervormige gebouw van de luchthaven – bevindt en waar treinen alleen kop-tegen-staart naar buiten kunnen rijden. Volgens de heer Antoine Martens mag men zich geen illusies maken: dit station zal nooit worden uitgebreid omdat de bouw ervan al voor technische problemen heeft gezorgd en dus heel veel heeft gekost (de bouw was geraamd op 1,6 miljard maar heeft in werkelijkheid precies het dubbele gekost!).

De heer Denis Grimberghs komt terug op de technische haalbaarheid van een HST-stopplaats in de nationale luchthaven. Hij zal het alleen hebben over de technische aspecten ervan en niet nog eens over de neteligere politieke facetten.

Hij is er minder dan de heren Antoine Martens en Leo Pardon van overtuigd dat deze piste totaal wordt verlaten. De spreker verwijst naar de nota aan de (federale) ministerraad van 12 februari 2000 betreffende de problematiek van de luchthaven van Zaventem.

In die nota onderzoekt men tegelijk de vermindering van de geluidshinder én de uitbreiding van de luchthaven van Zaventem.

Op bladzijde 13 van deze nota staat in punt 2, dat betrekking heeft op een betere verbinding tussen de luchthaven en het internationale spoorwegverkeer, te lezen dat er absoluut een verbinding tot stand moet komen tussen de luchthaven en het internationaal spoorverkeer als men wil dat de luchthaven zijn rol als draaischijf blijft spelen. De twee nieuwe bochten (grote X en kleine x) zullen de mogelijkheid bieden in Zaventem een aantal HST-treinen te laten stoppen. Bovendien moet er een verbinding voorzien worden naar een nieuwe multimodale terminal in Brussel (Schaerbeek), via het GEN, een "People Mover" of beide. Dit project moet opgenomen worden in het tienjaren investeringsplan van de NMBS. Een en ander moet definitief worden voorgelegd tegen het einde van het jaar, wanneer dit plan wordt goedgekeurd.

De heer Denis Grimberghs vraagt dan ook dat de heren Antoine Martens en Leo Pardon zich uitspreken over de technische haalbaarheid om sommige HST-treinen de nationale luchthaven te laten aandoen.

Volgens de heer Denis Grimberghs zal de zogenaamde "diabolo", te weten de verlenging van lijn 36 C en de keerlus naar Brussel, de mogelijkheid bieden om met HST-treinen via lijn 36 (Leuven) en via de lijn 25/27 Mechelen-Antwerpen naar de nationale luchthaven te reizen zonder Brussel zelf te moeten aandoen. De spreker kan zich voorstellen dat een HST uit Amsterdam dankzij de keerlus

colossal. Finalement, la SNCB et les ministres de l'époque ont décidé que la gare de Bruxelles-National serait simplement reliée à la ligne Bruxelles-Louvain par une ligne en cul-de-sac. Aujourd'hui, la SNCB est donc confrontée avec cette gare en cul-de-sac - qui se situe en dessous du diamant, le bâtiment étoile de l'aéroport - et qui ne permet donc aux trains d'en sortir qu'en faisant un tête à queue. M. Antoine Martens signale qu'il ne faut pas se faire d'illusions ; cette gare ne connaîtra jamais d'extension car sa construction a déjà posé des problèmes techniques épineux, donc coûteux (elle avait été budgétée à 1,6 milliards, elle a coûté exactement le double!).

M. Denis Grimberghs souhaiterait en revenir à la faisabilité technique d'un arrêt TGV à Bruxelles-National. Il se bornera provisoirement à ses aspects techniques, sans encore aborder les aspects politiques plus scabreux.

Il n'est pas aussi convaincu que MM. Antoine Martens et Leo Pardon que cette option a été totalement abandonnée. Il évoque la note à l'attention du Conseil des ministres (fédéraux) du 12 février 2000 relative à la problématique de l'aéroport de Zaventem.

Dans ce document on examine à la fois la réduction des nuisances sonores dues aux avions et également l'extension de l'aéroport de Bruxelles-National. A la page 13 de cette note, on parle clairement de :

"2. Une meilleure liaison entre l'aéroport et le trafic ferroviaire international. Il est indispensable d'établir une liaison entre l'aéroport et le trafic ferroviaire international, si l'on veut que l'aéroport continue à jouer son rôle de plaque tournante. La réalisation des deux courbes (grand x et petit x) permettra de prévoir un nombre de haltes de TGV à Zaventem. En plus, une liaison vers un nouveau terminal multimodal bruxellois (Schaerbeek) doit être prévue soit via le RER, soit via un "people mover", soit via les deux. Ce projet doit être intégré dans le plan d'investissement décennal de la SNCB. Le choix définitif sur les modalités sera opéré pour la fin de l'année lors de l'approbation de ce plan".

M. Denis Grimberghs souhaite dès lors que MM. Antoine Martens et Leo Pardon se prononcent sur la faisabilité technique de prévoir certains arrêts TGV à Bruxelles-National.

M. Denis Grimberghs imagine que le diabolo, c'est-à-dire le prolongement de la ligne 36C et la boucle de retour vers Bruxelles, permettra d'aller à Bruxelles-National-Aéroport sans passer par Bruxelles à partir de la ligne 36 (Louvain) et à partir des lignes 25-27 Malines-Anvers avec des TGV. Il imagine qu'un TGV en provenance d'Amsterdam pourrait passer directement par Bruxelles-

rechtstreeks naar de nationale luchthaven kan rijden en vervolgens naar Keulen of terug naar Amsterdam.

Hij wenst te weten welke plannen de NMBS terzake werkelijk heeft. Overweegt de NMBS om een aantal HST-treinen in het arrondissement Brussel, alleen op de nationale luchthaven te laten stoppen?

De heer Leo Pardon herhaalt dat het de bedoeling is dat de HST-treinen een zekere snelheid halen. Elke HST-halte neemt ten minste drie tot vijf minuten in beslag, wat de aantrekkelijkheid en de rendabiliteit ondermijnt.

Het is technisch mogelijk om de HST op de nationale luchthaven te laten stoppen. Tot 2010 echter zullen deze treinen, zelfs als men die beslissing neemt, het station van de nationale luchthaven moeten binnenrijden en achterwaarts verlaten omdat de keerlus nog niet klaar zal zijn.

Hij wijst erop dat er noch over de lus naar Mechelen-Antwerpen (lijn 25-27) noch over de diabolo naar Brussel al een beslissing is genomen.

De NMBS overweegt een aantal treinen te laten rijden naar Parijs, Rijsel en andere grote stations in Frankrijk. Verbindingen vanaf de nationale luchthaven naar het Noorden zijn echter niet mogelijk zolang de diabolo niet is aangelegd.

Volgens de heer Denis Grimberghs is er geen enkele reden om de diabolo sneller aan te leggen dan Brussel-Europa, aangezien de twee één geheel vormen.

Volgens de heer Leo Pardon moet men zorgen voor treinen waarmee men de belangrijkste vluchten van de luchtvaartlijnen haalt. Zelfs met de diabolo zal het aantal HST-treinen er altijd beperkt zijn (12 treinen per uur).

Mevrouw Geneviève Meunier wenst in de eerste plaats meer informatie over de waarde van dit document van de Task-Force. Is het door de raad van bestuur van de NMBS goedgekeurd?

Ze stelt vast dat de leiding van de NMBS de problematiek van de HST uitvoerig in de Brusselse assemblee ter sprake heeft gebracht. Ze wijst erop dat alle inwoners van het Hoofdstedelijk Gewest in de eerste plaats bekommerd zijn over de mobiliteit in Brussel, waarvan het GEN een schakel is. Een gewestelijk expresnet kan de druk van de auto immers temperen en nuttig zijn voor de Brusselaars. Mevrouw Geneviève Meunier zegt dat ze in de verschillende betogen weinig projecten ontdekt heeft die voor de Brusselaars onmiddellijk interessant zijn.

De Ecolo-fractie vindt dat de NMBS, alvorens beslissingen te nemen betreffende heel omvangrijke infrastructuurwerken, beter kleine projecten zou uitvoeren, bijvoor-

National-Aéroport via le diabolo pour se diriger ensuite vers Cologne ou Amsterdam.

Il souhaiterait savoir quel type de développement la SNCB envisage réellement sur ce point. La SNCB prévoit-elle que certains TGV aient comme seul arrêt Bruxelles-National dans l'arrondissement bruxellois?

M. Leo Pardon réitère que les trains TGV ont pour ambition d'assurer une certaine vitesse. Or, tout arrêt TGV coûte au moins trois à cinq minutes de temps de parcours, ce qui a des répercussions en matière d'attractivité et de rentabilité.

Il est techniquement possible d'assurer un arrêt de train TGV à Bruxelles-National-Aéroport. Cependant, jusqu'en 2010 au moins ces trains, si telle est la décision, devront entrer en gare de Bruxelles-National-Aéroport et en ressortir, étant donné que la boucle de retour ne sera pas encore assurée.

Il faut savoir que ni la boucle nord vers Malines-Anvers (lignes 25-27), ni la boucle de retour vers Bruxelles ne sont encore décidées en tant que telles.

La SNCB envisage un certain nombre de trains à destination de Paris, Lille, d'autres gares importantes en France. Mais des liaisons à partir de Bruxelles-National-Aéroport vers le Nord ne seront pas possibles avant la construction du diabolo.

M. Denis Grimberghs constate qu'il n'y a pas de raison que le diabolo soit construit moins vite que "Bruxelles-Europe", étant donné que les deux sont liés.

M. Leo Pardon souligne qu'il faut avoir les trains au moment des départs importants des lignes aériennes. Même avec le diabolo, le nombre de trains TGV qui passeront sera toujours limité (douze trains par heure).

Mme Geneviève Meunier souhaiterait en premier lieu avoir de plus amples informations en ce qui concerne le statut de ce document de la Task force ; a-t-il été approuvé par le Conseil d'administration de la SNCB ?

Elle constate que les hauts dirigeants de la SNCB ont largement abordé la problématique du TGV au sein de l'Assemblée bruxelloise. Ce qui intéresse avant tous les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale, c'est la mobilité dans Bruxelles, dont le RER est un des chaînons. Un réseau express régional peut en effet réduire la pression automobile tout en étant utile pour les Bruxellois. Dans les différents exposés, Mme Geneviève Meunier n'a pas entendu beaucoup de projets qui intéressent directement les Bruxellois.

Avant de prendre des décisions concernant de très gros dossiers d'infrastructure, le groupe Ecolo est d'avis que la SNCB pourrait concrétiser des micro-projets allant dans le

beeld een voorstadsnet dat de Brusselaars direct ten goede zou komen.

Mevrouw Geneviève Meunier wijst erop dat de leiding van de NMBS gezegd heeft dat men HST-treinen naar lijn 28 zou kunnen omleiden. Het interesseert de Brusselaars echter niet dat de HST-treinen deze lijn gebruiken, maar dat deze lijn als een begin van een GEN wordt gebruikt.

Het verbaast de volksvertegenwoordigster dat er in het hoofdstuk van aanhangsel nr. 5 van het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat betrekking heeft op de werken van de NMBS, kredieten zijn opgenomen voor de aanleg van twee loopbruggen tussen perrons van lijn 26 in Evere. Moet een dergelijk project noodzakelijkerwijs op grond van het samenwerkingsakkoord gefinancierd worden?

Om de bestaande lijnen maximaal te gebruiken, moet het nieuwe rollend materieel geschikt zijn voor een voorstadsnet en meer capaciteit hebben voor de piekuren (twee verdiepingen zoals dat in veel Europese landen het geval is).

Een ander dossier dat de Brusselaars interesseert, is het viersporig maken van de lijnen 161 en 124. Heeft de NMBS al een aanvraag om stedenbouwkundige vergunning ingediend voor lijn 161 Watermaal-Bosvoorde-Schuman?

Volgens mevrouw Geneviève Meunier zal het op vier sporen brengen van lijn 124 Brussel-Vorst-Nijvel de buurtbewoners aanzienlijke hinder berokkenen. Is er al opdracht gegeven voor een effectenstudie, inzonderheid om de gevolgen voor de buurtbewoners na te gaan?

De volksvertegenwoordigster herinnert eraan dat er dringend werk moet worden gemaakt van de renovatie en de verfraaiing van de bestaande Brusselse stations. Ze stelt vast dat sommige stations gesloten zijn, dat andere zich in belabberde toestand bevinden. Dit probleem is nochtans niet nieuw. Het verbaast haar dat de NMBS er, ondanks de miljarden die geïnvesteerd worden, niet in slaagt om bijvoorbeeld het station in de Leopoldwijk af te werken.

De stations moeten tegelijk gezellig, aantrekkelijk en toegankelijk zijn voor allen (ook voor de personen met beperkte mobiliteit en ouders met kinderwagens).

Andere stations zouden opnieuw kunnen worden geopend, bijvoorbeeld het Weststation voor het GEN. Men zou ook nieuwe stations kunnen bouwen, bijvoorbeeld Diesbelle in Ukkel, het station Mouterij in Elsene, ...

De NMBS rept in haar betoog noch in het document van de Task-Force met geen woord over deze kleine projecten, die nochtans voor de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest direct nuttig zouden kunnen zijn.

sens d'un réseau suburbain, qui serait directement utile aux Bruxellois.

Mme Geneviève Meunier a bien entendu que les dirigeants de la SNCB signalaient qu'on pourrait dévier des TGV sur la ligne 28. Ce qui intéresse les Bruxellois, c'est non pas les TGV qui passent sur cette ligne, mais qu'on développe cette ligne comme pré-RER.

La députée s'étonne de voir dans le chapitre de l'avenant n° 5 de l'accord de coopération Etat fédéral-Région de Bruxelles-Capitale, consacré aux travaux en relation avec la SNCB, un budget prévu pour l'aménagement de deux passerelles reliant des quais de la ligne 26 à Evere. Cela devait-il nécessairement être financé dans le cadre de l'accord de coopération ?

Pour maximaliser l'utilisation des lignes existantes, il faut également que le nouveau matériel roulant soit un matériel adéquat pour un réseau suburbain avec de plus grosses capacités aux heures de pointe (doubles étages comme cela se fait dans de multiples pays européens).

Un autre dossier qui intéresse les Bruxellois est la mise à quatre voies des lignes 161 et 124. La SNCB a-t-elle déjà introduit la demande de permis d'urbanisme pour la ligne 161 Watermael-Boitsfort-Schuman ?

Mme Geneviève Meunier pense que la mise à quatre voies de la ligne 124 Bruxelles-Forêt-Nivelles, engendrerait des nuisances importantes pour les riverains. Les études d'incidences ont-elles déjà été commanditées pour étudier notamment les conséquences pour les riverains ?

La députée rappelle qu'il faudrait de toute urgence rénover et embellir les gares bruxelloises existantes. Elle constate que certaines gares sont fermées, d'autres sont dans un état lamentable. Ce problème est pourtant urgent depuis belle lurette. Elle s'étonne que la SNCB, et ce, malgré les milliards investis, ne parvient pas par exemple à terminer la gare du Quartier Léopold.

Il faut qu'à la fois les gares soient conviviales, attrayantes et accessibles pour tous (également pour les personnes à mobilité réduite et les parents avec poussette).

D'autres gares pourraient être réouvertes, telle celle de la gare de l'Ouest pour le RER. De nouvelles gares pourraient également être construites, celle du Vivier d'Oie à Uccle, la gare du Gerموir à Ixelles, ...

Ces petits projets, qui seraient pourtant directement utiles aux habitants de la Région de Bruxelles-Capitale, la SNCB n'en n'a touché mot dans son exposé ni dans le document de la Task force.

De heer Jan Béghin herinnert aan een punt dat hij al eerder ter sprake heeft gebracht, te weten in de commissie voor infrastructuur waarvan hij destijds voorzitter was. Het betreft de aankoop van rollend materieel dat aangepast is aan de exploitatie van een voorstedelijk net.

De NMBS schijnt nog altijd niet van plan te zijn dat materieel aan te kopen voor de hoofdstad van Europa, terwijl alle grote Europese steden specifiek materiaal hebben aangekocht voor het stedelijk en tussenstedelijk spoorwegverkeer.

De heer Jan Béghin heeft de leiding van de NMBS al gevraagd of twee soorten rollend materieel, het ene voor de IC/IR-treinen en het andere voor de GEN-treinen, op dezelfde sporen konden worden ingezet. De heer Leo Pardon heeft hem destijds geantwoord dat dit niet het geval was ofschoon dat wel zo is in vele Europese steden.

Er is gezegd dat de federale minister van transport en mobiliteit 8 miljard investeert in de aankoop van rollend materieel dat ingezet kan worden op het gewestelijk expresnet naar Brussel. Is dit inderdaad het geval? Men moet immers weten dat, ook al doet men deze investeringen in de komende maanden, de ingebruikname nog jaren op zich zal laten wachten nadat de beslissing genomen is.

Aangezien mevrouw Geneviève Meunier al verschillende vaststellingen heeft gedaan en daarbij de belangen van de Brusselaars heeft verdedigd, zal de heer Alain Adriaens zich beperken tot het bespreken van de projecten waarvan sprake in het document van de Task Force van de NMBS, dat ten andere helemaal niet op het GEN toegepast is.

Uit een van de eerste tabellen die de heren Antoine Martens en Leo Pardon hebben getoond, blijkt dat het aantal HST-treinen dat in Brussel stopt zou stijgen van 33 op heden tot 53 in 2010. Hij vraagt zich af of het wel nodig is tracés zo drastisch te wijzigen en zulke enorme investeringen te doen als het aantal HST-treinen zelfs niet verdubbelt. Zijn deze projecten wel degelijk noodzakelijk, en verantwoord?

De spreker geeft het volgende voorbeeld om zijn verbazing te illustreren: het Zuidstation, dat volgens de directie van de NMBS heel snel verzadigd zou zijn wat het aantal HST-treinen betreft. Op dit ogenblik zijn 6 van de 21 perrons bestemd voor HST-treinen. De spreker begrijpt niet waarom de leiding van de NMBS spreekt van toekomstige verzadiging. Hij meent dat nog wel een of twee van de 21 perrons tegen 2010 ter beschikking kunnen worden gesteld voor HST-treinen.

De Noord-Zuidverbinding schijnt voor de leiding van de NMBS het monster van Loch Ness. Ze menen dat HST-treinen op deze verbinding de verzadiging nog zullen doen toenemen. Op de piekuren rijden echter slechts twee HST-treinen via deze verbinding. In totaal zouden

M. Jan Béghin rappelle un point qu'il avait déjà abordé antérieurement au sein de la commission de l'infrastructure, qu'il présidait à l'époque ; il s'agit de l'achat de matériel roulant adapté à l'exploitation d'un réseau suburbain.

Cela ne semble toujours pas se trouver dans les intentions de la SNCB pour la capitale de l'Europe, alors que dans toutes les grandes villes européennes un matériel spécifique a été prévu pour la desserte ferroviaire du trafic urbain et interurbain.

M. Jan Béghin avait déjà posé la question aux responsables de la SNCB pour voir si deux types de matériel roulant, celui adapté aux trains IC/IR et celui adapté au RER pouvaient rouler sur les mêmes voies. A l'époque, M. Leo Pardon lui avait signifié que non, alors que c'est le cas dans de multiples villes européennes.

Il a été question que la ministre fédérale du transport et de la mobilité investisse 8 milliards dans l'acquisition de matériel roulant adéquat pour le réseau express régional vers Bruxelles. Est-ce réellement le cas ? Il faut savoir que, même si on prévoit l'investissement à faire dans les mois à venir, la mise en exploitation mettra encore des années après la prise de décision.

Etant donné que Mme Geneviève Meunier a déjà fait différentes constatations pour revenir dans le sens de la défense des intérêts des Bruxellois, M. Alain Adriaens se bornera à examiner les projets développés dans le document de la Task force de la SNCB, qui ne se focalise point sur le RER.

Selon un des premiers tableaux que MM. Antoine Martens et Leo Pardon ont montré, on passerait de 33 TGV accueillis à Bruxelles aujourd'hui à 53 TGV en 2010. Il s'interroge quant à l'opportunité d'effectuer des modifications de tracés aussi drastiques et de réaliser des investissements aussi colossaux pour ne même pas doubler le nombre de TGV ? Ces projets sont-ils réellement essentiels et justifiés ?

Pour ne citer qu'un de ses points d'étonnement : la gare du Midi, qui, selon les dirigeants de la SNCB, serait très rapidement saturée en matière d'accueil de TGV, compte actuellement six quais TGV sur vingt et un. Il ne comprend pas la prévision de saturation faite par les dirigeants de la SNCB ; il lui semble que sur les vingt et un quais, on en trouverait bien un ou deux supplémentaires pour accueillir les TGV d'ici 2010.

Quant à la jonction Nord-Midi, elle semble être le monstre du Loch Ness pour les dirigeants de la SNCB. Ceux-ci considèrent que le passage des TGV dans cette jonction aggrave encore le problème de congestion. Or, aux heures de pointes, deux TGV y passent par heure. Au total passe-

er in 2010 dagelijks ten hoogste 28 HST-treinen van deze Noord-Zuidverbinding gebruik maken, wat betekent vier HST-treinen per uur tijdens de piekuren, terwijl de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding 85 treinen per uur bedraagt! Men kan zich dus terecht vragen stellen bij de werkelijke verzadiging van deze verbinding. Bovendien is het zo dat de HST-treinen sommige IC/IR-treinen zullen vervangen.

De volksvertegenwoordiger is onlangs nog naar het Zuiden van Frankrijk gereisd. Hij heeft er vastgesteld dat de SNCF gebruik maakt van HST-treinen met twee verdiepingen en dat het rollend materieel kan worden ingezet op het stads- en voorstadsnet. De heer Alain Adriaens begrijpt niet waarom de NMBS de capaciteit op die wijze nog niet heeft willen verhogen. Zowat alle grote Europese steden hebben dergelijk modern materiaal aangekocht waardoor er meer reizigers kunnen worden vervoerd zonder dat er meer treinen moeten worden ingezet.

De heer Alain Adriaens stelt vast dat, in het algemeen, de NMBS geen eenvoudige technische wijzigingen overweegt maar voor enorme en dure investeringen kiest.

De volksvertegenwoordiger wenst meer uitleg over de aansluiting met perron 5 en 6 van de Noord-Zuidverbinding. Is het traject op het schema deze aansluiting, die perron 5 en 6 in de verbinding rendabeler moet maken?

Volgens de heer Vincent Bourlard gaat het over het tracé van de bocht van Bordet.

De heer Alain Adriaens vindt het spijtig dat deze aansluiting, die nochtans goedkoop is, er niet komt om capaciteit van de Noord-Zuidas beter te benutten. In plaats van miljarden uit te geven, zou men beter kleine investeringen doen. De spreker hoopt dat de NMBS het bewijs zal leveren dat de Noord-Zuidas inderdaad zal verzadigen. De tot op heden aangevoerde argumenten hebben hem nog niet overtuigd.

Volgens de heer Alain Adriaens baseert de NMBS zich op deze heel hypothetische verzadiging om in Schaarbeek-Vorming een tweede HST te bouwen.

Deze hypothese blijft de heer Alain Adriaens verbazen, te meer daar de leiding van de NMBS voorziet dat HST-treinen naar het zuiden van Frankrijk in de Noord-Zuidas vijf tot zes minuten zouden verliezen om Schaarbeek te bereiken, vanwaar de reis naar Frankrijk pas echt zou beginnen.

Hij vraagt zich bovendien af hoe de NMBS de Brusselaars gaat overtuigen van het nut van twee grote HST-stations op het beperkte grondgebied. Het station in Schaarbeek zou een twintigtal perrons hebben, tegelijk voor HST-, IC/IR- en GEN-treinen. De Noord-Zuid-

raient par jour en 2010 dans cette jonction Nord-Midi au grand maximum vingt-huit TGV, ce qui signifie quatre TGV par heure aux heures de pointe alors que la capacité de la jonction Nord-Midi est de 90 trains par heure! C'est à s'interroger quant à la réelle saturation de cette jonction. Et ce, d'autant plus qu'il peut imaginer que les TGV remplaceront, ci ou là, des trains IC/IR!

Le député s'est encore rendu récemment dans le sud de la France où il a pu constater que la SNCF utilise des trains TGV à double étage ainsi que du matériel roulant adéquat pour le réseau urbain et suburbain. M. Alain Adriaens ne comprend pas comment la SNCB n'a pas encore opté pour une augmentation de la capacité par ce biais-là. Quasi toutes les grandes villes européennes ont acquis ce matériel moderne, permettant une plus grande affluence de voyageurs sans pour autant multiplier les convois.

M. Alain Adriaens fait le constat, qu'en général, la SNCB ne prend pas en considération les modifications techniques simples et opte pour des investissements très lourds et très onéreux.

Le député pose une question d'éclaircissement en ce qui concerne le raccord avec les quais 5 et 6 de la jonction Nord-Midi ; le tracé repris sur le schéma représente-t-il ce raccord pour mieux rentabiliser les quais 5 et 6 dans la jonction ?

M. Vincent Bourlard signale qu'il s'agit du tracé de la courbe Bordet.

M. Alain Adriaens regrette que ce raccord, pourtant peu onéreux, ne soit pas réalisé pour mieux utiliser la capacité de la jonction Nord-Midi. Plutôt que de dépenser des milliards, il serait utile de faire de petits investissements. M. Alain Adriaens espère que la direction de la SNCB démontrera que la saturation de la jonction Nord-Midi est réellement inéluctable ; jusqu'à présent les arguments utilisés ne l'ont pas convaincu.

C'est à partir de cette saturation, qui reste, selon M. Alain Adriaens, très hypothétique, que la SNCB propose un deuxième terminal TGV à Schaarbeek-Formation.

M. Alain Adriaens ne manque pas de montrer sa surprise quant à cette hypothèse et ce d'autant plus que les dirigeants de la SNCB prévoient que des trains TGV à destination du sud de la France perdraient cinq à six minutes dans la jonction pour aboutir à Schaarbeek et y entreprendre leur véritable départ vers la France.

De plus, il s'interroge quant à la façon dont la SNCB pourrait convaincre les Bruxellois de l'intérêt d'avoir deux grandes gares TGV sur leur territoire exigu. Cette gare située à Schaarbeek-Formation aurait une vingtaine de quais, qui accueilleraient à la fois des TGV, des trains

verbinding zou dus vier stations tellen. Waarom zouden de NMBS-reizigers die niet in Schaarbeek-Vorming moeten zijn nog meer tijd moeten verliezen?

Naast dit tijdverlies moet er ook rekening worden gehouden met de bijkomende exploitatiekosten.

De leiding van de NMBS is bovendien van mening dat er, om dit station in the middle of nowhere te bouwen, moet worden gezorgd voor 10.000 parkeerplaatsen, toegangswegen, openbaar vervoer... Wie gaat die zowat tien miljard ophoesten? Volgens de heer Alain Adriaens is het duidelijk dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen 10.000 extra parkeerplaatsen zal financieren.

De volksvertegenwoordiger wenst bovendien dat men hem duidelijk uitlegt wat er werkelijk bedoeld wordt met de horizontale lift, de zogenaamde "People Mover". Het is hem alleen duidelijk dat het gaat over een investering van 18 miljard. Tijdens de debatten over de vermindering van de geluidshinder door vliegtuigen, is duidelijk gebleken dat BIAC helemaal niet bereid was voor deze People Mover te betalen. De spreker stelt vast dat er sprake is van een reusachtige investering maar dat niemand weet wie die zal financieren.

Heeft de NMBS de rendabiliteit van deze investering onderzocht en heeft ze rekening gehouden met de verschillende experimenten in het buitenland? De heer Alain Adriaens wijst erop dat, in Orly-Val, een vergelijkbare investering uitgedraaid is op een faillissement ten gevolge van een aanzienlijk exploitatietekort.

Misschien brengt een politiek argument, te weten een toegang tot de nationale luchthaven op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, sommigen ertoe om te pleiten voor een tweede HST-station op de rangeerterreinen in Schaarbeek. Waarom zou men een nieuwe verbinding met de luchthaven creëren? Men heeft de verbinding vanuit het Centraal Station immers afgeschaft?

De spreker vindt het idee van een verbinding met de luchthaven goed en is bereid het te aanvaarden, maar vraagt zich niettemin af waarom men deze laatste verbinding niet weer invoert vanaf het Centraal Station in plaats van vanaf een punt in Schaarbeek, waardoor men meer dan 40 miljard zou kunnen besparen.

Trouwens, de meeste toeristen verblijven in een hotel in het centrum. Het is dus logisch dat ze van uit het Centraal Station dan wel van uit Schaarbeek naar de luchthaven kunnen reizen.

De heer Alain Adriaens begrijpt niet waarom er een tweede HST op de rangeerterreinen in Schaarbeek zou moeten komen.

IC/IR et des trains RER. On aurait dès lors une jonction Nord-Midi avec quatre gares. Quel est l'utilité de faire perdre des minutes supplémentaires aux usagers de la SNCB, qui n'ont aucun intérêt à se rendre à la gare de Schaarbeek-Formation ?

Outre cette perte de temps, il faut également évaluer les coûts d'exploitation supplémentaires.

De plus, les dirigeants de la SNCB estiment que pour irriguer cette gare au milieu de nulle part, il faudrait prévoir 10.000 places de stationnements, des voies d'accès routier, des transports en commun, ... Qui va financer ces investissements d'une dizaine de milliards ? Selon M. Alain Adriaens, il est clair que la Région de Bruxelles-Capitale ne financera pas 10.000 places de stationnements supplémentaires.

En outre, le député souhaite qu'on lui explique clairement en quoi consiste réellement l'"ascenseur horizontal", le "people mover". Ce qui est clair pour lui, c'est qu'il s'agit d'un investissement de 18 milliards. Lors des discussions sur la diminution des nuisances sonores provoquées par le trafic aérien, il est clairement ressorti que la BIAC n'était point disposée à payer ce "people mover". Il constate dès lors qu'on parle d'un investissement colossal dont personne ne sait qui le financera.

Est-ce que la SNCB a sérieusement étudié la rentabilité de cet investissement en fonction de différentes expériences étrangères ? M. Alain Adriaens souligne qu'à Orly-Val, un investissement similaire s'est transformé en faillite financière en creusant un profond déficit d'exploitation.

Peut-être est-ce un argument politique, c'est-à-dire une entrée à Bruxelles-National sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale qui en séduit d'aucuns pour installer ce deuxième terminal TGV à Schaarbeek-Formation. Pourquoi réinventer une porte d'entrée à distance de l'aéroport alors qu'un air terminus a été supprimé à Bruxelles-Centrale ?

Pourquoi, si l'idée d'un air terminus est bonne - ce que le député est prêt à accepter - ne pense-t-on pas à le restaurer en face du bâtiment de la gare centrale au lieu d'une localisation à Schaarbeek, ce qui permettrait d'éviter une dépense de plus de 40 milliards.

Il est certain que si des touristes souhaitent s'engager vers l'aéroport de Bruxelles-National, c'est plutôt près d'une gare au centre de Bruxelles et pas à Schaarbeek que leur hôtel se situe.

M. Alain Adriaens ne comprend pas la motivation réelle de ce second terminal TGV à Schaarbeek-Formation!

De heer Jean-Pierre Cornelissen begrijpt een aantal bekommernissen van de vorige spreker.

Hij heeft de indruk dat er een hiaat is in de hiërarchie van de problemen zoals de NMBS en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest deze zien.

Op een of andere manier brengt de leiding van de NMBS de problemen altijd terug tot een HST-kwestie. Hoewel de Brusselse volksvertegenwoordigers niet gekant zijn tegen de HST als alternatief voor het vliegtuig voor korte en middellange afstanden in Europa, mag het spoorverkeer niet beperkt worden tot alleen maar internationaal HST-verkeer.

Al tientallen jaren stelt men vast dat het binnenlands verkeer voor de NMBS op de tweede plaats en dat het GEN in en rond Brussel pas op de derde plaats komt.

Deze twee zaken zijn nochtans dringend, zoals uit de Irisstudie is gebleken. Absolute verzadiging in en rond Brussel komt eraan als men er niet snel in slaagt de vervoermodi tussen de rand (te weten een straal van 30 km rond Brussel) en het centrum op elkaar af te stemmen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een uiterst fijnmazig spoorweganet, maar toch lijkt het erop dat de mogelijkheden onderbenut blijven.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vindt dat de problemen volgens belangrijkheid moeten worden gerangschikt opdat de NMBS haar taak als openbare dienstverlener zou vervullen.

Als men de noden afweegt, kan men stellen dat de HST geen prioriteit is in de openbare dienstverlening die de NMBS in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet verzekeren.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vindt dat de NMBS, door nu al te werken aan een monsterproject voor een HST-station op de rangeerterreinen in Schaarbeek, te hard van stapel loopt. Er bestaan zijns inziens minder dure oplossingen om de Noord-Zuidverbinding te omzeilen, met name lijn 28.

Door a priori vast te stellen dat er een tweede HST-station komt, stelt men het probleem verkeerd voor. Bovendien zou dit nieuwe station in Schaarbeek-Vorming niet de mogelijkheid bieden om comfortabel naar het centrum van de stad te reizen.

Hij sluit zich volledig aan bij de heer Alain Adriaens die de enorme investeringen – die voor rekening van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zullen vallen – in vraag heeft gesteld. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet als hoofdstad van Europa in die rol worden gesteund.

M. Jean-Pierre Cornelissen partage un certain nombre des inquiétudes de l'orateur précédent.

Il a l'impression que la hiérarchie des problèmes telle qu'elle est posée par la SNCB et par la Région de Bruxelles-Capitale montre un hiatus.

Quelque part, les dirigeants de la SNCB ramènent toujours les problèmes à une question de TGV. Bien que les députés bruxellois ne soient certainement pas adversaires du TGV dans la mesure où celui-ci peut se substituer au transport aérien pour les courtes et moyennes distances au sein de l'Europe, on ne peut cependant pas limiter le trafic ferroviaire uniquement au trafic international TGV.

Depuis des décennies, on ne peut que constater que le trafic national à la SNCB passe au deuxième plan. Et ce n'est qu'au troisième plan que se situe le réseau express régional prévu à Bruxelles.

Pourtant ces liaisons ont un degré d'urgence prononcé tel que l'étude Iris l'a démontré ; on risque la saturation, la congestion complète autour et dans Bruxelles si on ne passe pas de manière urgente à l'intermodalité pour organiser les liaisons de la proche banlieue (c'est-à-dire dans un rayon de 30 km) et le centre de Bruxelles.

S'il est vrai que la Région de Bruxelles-Capitale a un réseau ferroviaire extrêmement maillé, il lui semble qu'on ne fait pas assez usage de ses possibilités.

M. Jean-Pierre Cornelissen est d'avis qu'il conviendrait d'établir une hiérarchisation des problèmes pour que la SNCB exerce sa mission de service public.

Dans la hiérarchisation des besoins, le TGV n'est pas la priorité du service public que doit exercer la SNCB dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Selon M. Jean-Pierre Cornelissen, en élaborant déjà le projet colossal d'une gare TGV à Schaarbeek-Formation, la SNCB brûle des étapes. Il lui semble qu'il existe des méthodes moins coûteuses pour contourner la jonction Nord-Midi, notamment via la ligne 28.

Déterminer a priori qu'il y aura un deuxième terminal TGV est une mauvaise façon de poser le problème. De plus, cette nouvelle gare à Schaarbeek-Formation ne permettrait pas des liaisons correctes vers le centre-ville.

Il rejoint tout à fait le questionnement de M. Alain Adriaens quant à la pertinence de réaliser des investissements colossaux en répercutant les coûts sur la Région de Bruxelles-Capitale. Ce n'est pas à la Région de Bruxelles-Capitale d'assumer seule son rôle de capitale européenne.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vraagt zich af of men het bestaande station in Schaarbeek niet beter zou kunnen benutten.

Anderzijds kan hij niet anders dan het probleem van de verloedering rond het Zuidstation te berde te brengen. Het wegwijnen van deze wijk ten gevolge van onophoudelijke werken heeft voor de wijk niet te verwaarlozen gevolgen. En als men het bestaande HST-station van Brussel concurrentie aandoet, zal de wijk bovendien nog verder verloederen.

Hij kan zijn vrees wat de stadsontwikkeling rond het Zuidstation betreft alleen maar onderstrepen.

De heer Michel Moock wenst het debat opnieuw toe te spitsen op hetgeen de Brusselaars in eerste instantie interesseert, namelijk het GEN.

Tot voor kort bestond er enige terughoudendheid over het nut van dit gewestelijk expresnet. Vandaag lijkt iedereen ervoor gewonnen. Door het GEN zou men van de auto kunnen overstappen naar het openbaar vervoer. Aldus zou het verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden teruggedrongen.

Er zij echter op gewezen dat, ofschoon het GEN voordelig kan zijn voor pendelaars, de Brusselaars niet als enigen de nadelen ervan mogen ondervinden. Ook zij moeten beter openbaar vervoer krijgen. En Brussel zal het GEN niet financieren.

De NMBS overweegt HST-treinen om te leiden via lijn 28. De Brusselaars kunnen begrijpen dat men tijdens de piekuren het Zuidstation wil ontlasten. Maar dat men hiervoor zowat 30 HST-treinen via het Weststation wil leiden, is een heel andere zaak!

De heer Michel Moock kan begrijpen dat het station in de nationale luchthaven zijn beperkingen heeft. Het lijkt hem echter niet realistisch te denken dat, in Brussel, de stijging van het aantal HST-treinen de geluidshinder ten gevolge van het vliegtuigverkeer zal terugdringen. Het is duidelijk dat BIAC zijn luchthaven absoluut rendabel wil maken. De HST moet de plaats innemen van vliegtuigen voor korte en middellange vluchten. Deze zullen op hun beurt echter vervangen worden voor lange vluchten.

De heer Michel Moock wenst de plannen van de NMBS te kennen. Komen er tegen 2009 of later vier sporen op de lijnen naar Ottignies en Nijvel? Het lijkt hem raadzaam spoed te zetten achter sommige werken en de desbetreffende vergunningen aan te vragen.

De volksvertegenwoordiger sluit zich aan bij de vorige sprekers en dringt erop aan het Zuidstation - een stadskan-ker die al jarenlang de stad ontsiert - zo vlug mogelijk af te werken.

M. Jean-Pierre Cornelissen se demande si on ne pourrait pas mieux exploiter la gare SNCB de Schaerbeek telle qu'elle existe actuellement.

D'autre part, il ne peut éviter d'aborder le problème du chancre à Bruxelles-Midi ; le marasme de ce quartier, causé par des travaux qui n'en finissent pas, a des conséquences non négligeables pour le quartier. En outre, si on vient concurrencer la gare TGV de Bruxelles telle qu'elle existe aujourd'hui, on approfondira encore le marasme immobilier.

Il ne peut que souligner ses craintes quant au développement urbain de Bruxelles-Midi.

M. Michel Moock souhaite recentrer le débat sur ce qui intéresse en premier lieu les Bruxellois : le RER.

S'il y a quelque temps, certaines réticences s'exprimaient encore quant à l'opportunité de réaliser ce réseau express régional, aujourd'hui tout le monde semble être en sa faveur. Le RER permettrait d'effectuer un transfert modal de la voiture vers les transports en commun pour remédier à l'augmentation de la congestion dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Il faut cependant être conscient que si le RER peut être avantageux pour les navetteurs, il ne faut pas que les Bruxellois soient uniquement là pour encaisser les nuisances ; il faut qu'ils y jouissent également d'une meilleure offre de transports publics. Ce ne sera certes pas Bruxelles qui paiera le RER.

Quand la SNCB entrevoit la possibilité de réaliser des déviations pour le TGV via la ligne 28, les Bruxellois peuvent aisément concevoir qu'en heures de pointe il convient de délester la gare du Midi mais de là à faire passer une trentaine de trains TGV par la gare de l'Ouest c'est autre chose!

M. Michel Moock peut comprendre que la gare de Bruxelles-National Aéroport aie ses limites. Mais de là à penser que les avantages de Bruxelles se trouvent dans l'augmentation des trains TGV qui vont permettre de diminuer les nuisances sonores dues au trafic aérien, cela ne lui semble pas réaliste. Il est clair que la BIAC veut absolument rentabiliser son aéroport ; dès lors si on substitue le TGV aux courts et moyens courriers, ceux-ci seront remplacés par de longs courriers.

M. Michel Moock souhaiterait connaître les intentions de la SNCB : la mise à quatre voies des lignes vers Ottignies et Nivelles est-elle prévue en 2009 ou encore plus tard ? Il lui semble qu'il conviendrait d'activer certains travaux et d'introduire les demandes de permis ad hoc.

Le député rejoint les intervenants précédents pour exprimer l'urgence de terminer la gare du Midi qui est un véritable chancre dans la ville depuis pas mal d'années.

Het verbaast hem ook dat de NMBS geen plannen heeft voor het vrachtovervoer en voor samenwerking met de Haven van Brussel in het kader van de bouw van een multimodaal platform.

Als inwoner van dat gebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de heer Michel Mook niet gerustgesteld door hetgeen de leiding van de NMBS gezegd heeft in verband met het Weststation en Simonis.

Inzake de samenwerking tussen de verschillende vervoermaatschappijen, wijst hij erop dat, als de bussen van De Lijn tot in het centrum van de stad blijven rijden, ze in het verkeer zullen vastraken en aldus de verzadiging van de stad nog zullen doen toenemen. Hij neemt de Ninoofsesteenweg als voorbeeld: tijdens de spitsuren staat het verkeer er stil.

De heer Yaron Peszta wenst het te hebben over het grondbeleid van de NMBS en de band met haar mobiliteitsbeleid. Als men het document leest van de Task Force over de mobiliteit in en rond Brussel, stelt men op bladzijde 27 vast dat de NMBS niet ongevoelig is voor een beleid inzake ruimtelijke ordening dat rekening zou houden met de mobiliteit. Hij bewijst dit aan de hand van het volgende citaat:

"De keuze zich te verplaatsen alsook de keuze van de vervoerwijze hangen af van een combinatie van verschillende criteria en motieven waarmee rekening moet worden gehouden en die kunnen worden beïnvloed. Het oplossen van de mobiliteitsproblemen en het aanzetten tot verantwoorde keuzen op het gebied van verplaatsingen vereisen bijgevolg dat er maatregelen worden genomen op uiteenlopende terreinen als ruimtelijke ordening en stedenbouw (de ligging van de functies heeft een grote invloed op de noodzaak tot verplaatsing en de keuze van de wijze van verplaatsen)..."

De NMBS, die eigenaar is van een aantal terreinen, voert sedert de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een beleid dat erop gericht is gronden te gelde te maken door er kantoorgebouwen te laten optrekken, wat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest veel rendabeler is. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen heeft aldus de ruimte aan het station van de Leopoldwijk aangelegd, heeft rond het Zuidstation vastgoedprojecten verwezenlijkt en is blijkbaar ook van plan kantoren op te trekken rond het toekomstige station op de rangeerterreinen in Schaarbeek. Volgens de pers zou aan de NMBS onlangs ook voorgesteld zijn om kantoren te bouwen in de omgeving van het station van Etterbeek, net zoals dat in de Leopoldwijk gebeurd is.

Dit vastgoedbeleid heeft geen enkele rechtstreekse band met het reizigersvervoer en staat vaak haaks op de doelstellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake ruimtelijke ordening. Hoe verantwoordt de NMBS dit beleid?

Il exprime également son étonnement quant à l'absence de projets de la SNCB en matière de transports de fret et en matière de collaboration avec la Société du Port de Bruxelles pour le développement d'une plate-forme multimodale.

Enfin, en tant qu'habitant de cette partie de la Région de Bruxelles-Capitale, M. Michel Mook ne peut être apaisé par les propos des dirigeants de la SNCB en ce qui concerne la gare de l'Ouest et Simonis.

En matière de collaboration entre les différentes sociétés de transports, si les bus de De Lijn continuent à pénétrer au sein du cœur de la ville, on bloquera les bus et on augmentera encore la congestion à Bruxelles. Et de citer l'exemple de la chaussée de Ninove, qui est perpétuellement à l'arrêt aux heures de pointe.

M. Yaron Peszta souhaite soulever la politique foncière menée par la SNCB en relation avec sa politique de mobilité. Lorsqu'il lit le document de la Task Force "Mobilité dans et autour de Bruxelles" - propositions de la SNCB, il constate qu'à la page 27 la SNCB n'est pas indifférente à une politique de l'aménagement du territoire qui tiendrait compte de la mobilité. Il en veut pour preuve la citation suivante de la Task Force :

"Le choix de se déplacer ainsi que le choix du mode utilisé résultent de la conjugaison de divers critères et motifs dont il faut tenir compte et sur lesquels on peut agir. Résoudre les problèmes de mobilité et instaurer des choix de déplacements responsables impliquent par conséquent, que des mesures soient prises dans des domaines aussi diversifiés que l'aménagement du territoire et l'urbanisme (la localisation des fonctions dans l'espace influence fortement la nécessité de se déplacer ainsi que le choix du mode de déplacement), ...".

La SNCB qui est propriétaire d'une certaine quantité de terrains mène depuis la création de la Région de Bruxelles-Capitale une certaine politique immobilière qui vise à valoriser ses terrains en y faisant construire du bureau, ce qui est plus rentable dans la Région de Bruxelles-Capitale. La Société nationale des chemins de fer belges a ainsi urbanisé la dalle au-dessus de la gare du quartier Léopold, a mené une opération immobilière à la gare du Midi, on lui prête également l'intention de construire des bureaux autour de la future gare à Schaerbeek-Formation et la presse relate que la SNCB aurait eu très récemment une proposition pour construire des immeubles de bureaux sur une dalle au-dessus de la gare d'Etterbeek à l'instar de ce qui a été fait au quartier Léopold.

Cette politique immobilière est sans aucun rapport direct avec la circulation des trains de voyageurs et souvent en contradiction avec les objectifs en matière d'aménagement du territoire que la Région de Bruxelles-Capitale s'est fixés. Comment la SNCB justifie-t-elle cette politique ?

De leiding van de NMBS is verbaasd over de uitlatingen van volksvertegenwoordiger Yaron Peszta, die bijgevolg meer uitleg verschafft: de NMBS heeft vaak kantoren gebouwd op terreinen die niet in een kantoorgebied maar wel in een industriegebied lagen; de stedenbouwkundige aanvragen werden weliswaar volgens de vigerende regels ingediend, maar hadden alleen betrekking op aanzienlijke afwijkingen, inzonderheid ten opzichte van het GewOP.

De heer Yaron Peszta gaat nog een stap verder en stelt vast dat het vastgoedbeleid van de NMBS zelfs in strijd is met haar eigen mobiliteitsbeleid. Als eerste voorbeeld neemt hij de verplaatsing van het station Leopoldwijk. De reizigers moeten nu meer afstand afleggen voor ze het station bereiken. Aangezien het station niet meer op zijn natuurlijke as ligt, moeten de reizigers meer afstand afleggen van het Luxemburgplein tot de perrons; ook de in- en uitgang is verplaatst waardoor het moeilijker wordt om van de ene vorm van openbaar vervoer op de andere - met inbegrip van de taxi's - over te stappen. En dan heeft de spreker het nog niet over het gebrek aan duidelijkheid voor de reiziger.

Als ander voorbeeld neemt hij het door de NMBS zo fel gekoesterde project op de rangeerterreinen in Schaarbeek. Er is geen aansluiting op het stadsnet en het is moeilijk om dit station met de auto of met het openbaar vervoer te bereiken. Deze twee voorbeelden bewijzen de tegenstrijdigheid tussen het vastgoedbeleid van de NMBS en een beleid gericht op rationele en duurzame mobiliteit.

De heer Yaron Peszta wenst een duidelijk antwoord op de vragen die iedereen zich stelt en die dagelijks in de media worden herhaald. Is de NMBS al dan niet van plan de terreinen van het rangeerstation in Schaarbeek te gelde te maken? Is de NMBS werkelijk van plan kantoren op te trekken in de omgeving van het station van Etterbeek? Gaat de NMBS aanvragen om afwijking van het toekomstig gewestelijk bestemmingsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest blijven indienen?

De heer Denis Grimberghs is ingenomen met deze confrontatie tussen de Brusselse parlementsleden en de leiding van de NMBS. Het is een eerste stap voorwaarts in vergelijking met het totale gebrek aan dialoog tussen de NMBS en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en tussen de NMBS en sommige gemeenten.

In Schaarbeek heeft de leiding van de NMBS de tegen de effectenstudie ingediende beroepen aangegrepen om elke dialoog af te wijzen.

In het algemeen stelt de NMBS de HST voor als zijnde verweven met het GEN.

Uit alle internationale studies blijkt dat een van de voorwaarden voor het welslagen van de bouw van een HST-station erin bestaat de projecten van de spoorwegen en de

Les dirigeants de la SNCB exprimant leur étonnement quant à l'affirmation du député, M. Yaron Peszta fournit des éclaircissements. La SNCB a souvent érigé du bureau sur des terrains qui ne se trouvaient pas en zone de bureaux mais en zone industrielle. Si les demandes de permis d'urbanisme ont été introduits en bonne et due forme, elles le furent pour demander des dérogations majeures, notamment au PRD.

Si on pousse le raisonnement, M. Yaron Peszta ne peut que constater que la politique immobilière de la SNCB est même en contradiction avec sa propre politique de mobilité. Pour ne citer que quelques exemples, M. Yaron Peszta prend le cas du déplacement de la gare du quartier Léopold qui augmente le parcours des voyageurs vers la gare. En déplaçant la gare de son axe naturel, non seulement on augmente le parcours du voyageur de la place du Luxembourg vers le quai, on déplace aussi l'entrée et la sortie de la gare, on rend l'intermodalité - c'est-à-dire l'articulation entre les différents modes de transports en commun, y compris les taxis - encore plus difficile, sans parler du manque de lisibilité pour le voyageur!

L'autre exemple qu'il ne peut manquer de citer est celui du projet concocté par la SNCB sur le site de Schaarbeek-Formation, qui n'est pas du tout articulé au réseau urbain et où l'accès en voiture et en transports en commun n'est pas aisé. Ces deux exemples soulignent les contradictions entre la politique foncière de la SNCB et une politique de mobilité rationnelle et durable.

M. Yaron Peszta souhaite avoir une réponse claire aux questions que tous se posent et qui sont répercutées quotidiennement dans les médias. La SNCB a-t-elle oui ou non l'intention de valoriser les terrains de Schaarbeek-Formation ? La SNCB a-t-elle réellement un projet en gestation pour ériger des bureaux sur une dalle au-dessus de la gare d'Etterbeek ? La SNCB va-t-elle continuer à introduire des demandes de dérogation au futur Plan régional d'affectation du sol prévu par la Région de Bruxelles-Capitale ?

M. Denis Grimberghs tient à se féliciter de ce dialogue entre les parlementaires bruxellois et les dirigeants de la SNCB. C'est un premier pas en avant que d'avoir brisé cette absence totale de dialogue entre la SNCB et la Région de Bruxelles-Capitale et entre la SNCB et certaines communes.

A Schaarbeek, les dirigeants de la SNCB ont évoqué les recours existants contre l'étude d'incidences pour se libérer de tout dialogue.

De manière générale, la SNCB présente le TGV comme lié au RER.

Toutes les études internationales montrent qu'une des conditions de réussite du développement de zones de terminal TGV est l'adéquation entre les intentions ferroviai-

lokale en gewestelijke plannen inzake ruimtelijke ordening op elkaar af te stemmen. Alleen als de beleidsvoerders én de gebruikers op dezelfde golflengte zitten, zal een en ander succes opleveren.

De NMBS lijkt daar tot nu toe niet in geslaagd te zijn. Zij blijft dit project echter voorstellen als noodzakelijk, terwijl dat niet zo is.

De nationale spoorwegmaatschappij voert geen overtuigende argumenten aan, maar stelt de terminal bij het rangeerstation van Schaarbeek voor als een voldongen feit (in tegenstelling tot de diabloo waarvan het project volgens het bestuur nog ter studie ligt).

De volksvertegenwoordiger vraagt wie de beslissing genomen heeft. De stedenbouwkundige beslissingen staan niet op papier, ook al hebben bepaalde burgemeesters en een staatssecretaris zich daartoe verbonden.

Voor dergelijke werken legt de Europese overheid een effectenstudie op. Een dergelijke studie is uitgevoerd voor het tracé van de hogesnelheidslijnen. Er was niet uitdrukkelijk sprake van een HST-terminal. Op het ogenblik van de uitvoering van deze effectenstudie heeft de studiegelastigde de aandacht gevestigd op het feit dat de NMBS misschien van plan was op termijn een HST-terminal aan te leggen.

De heer Denis Grimberghs wil klaarheid scheppen: er is geen effectenstudie geweest over de aanleg van een tweede HST-terminal bij het rangeerstation van Schaarbeek.

In het stedenbouwkundig attest dat aan de NMBS afgegeven is voor het tracé van de hogesnelheidslijnen, staat dat een effectenstudie vereist is voor de aanleg van een tweede HST-terminal.

De volksvertegenwoordiger onderstreept bovendien dat het project van de NMBS in strijd is met het GewOP, dat op dit punt niet gewijzigd is. Het GewOP plande een tweede HST-halte in het Noorstation. Uit de plannen van de NMBS meent hij te kunnen opmaken dat het Noorstation op termijn een tweede Congressstation zal worden. Net zoals de heer Alain Adriaens meent de heer Denis Grimberghs dat het niet nuttig is om de stations langs de Noord-Zuidverbinding aaneen te rijgen.

De volksvertegenwoordiger vraagt ook of een tweede HST-terminal verenigbaar is met de ontwikkeling van de kanaalzone, die de NMBS nochtans mogelijkheden biedt als multimodaal platform, maar ook voor het goederenvervoer.

De heer Denis Grimberghs is eveneens bezorgd over de concurrentie tussen twee projecten van de NMBS met hetzelfde voorwerp. In het document van de Task Force pleit

res et les intentions locales et régionales en matière d'aménagement du territoire. En effet, seule une adhésion au projet des responsables politiques et des usagers peut assurer des retombées certaines.

Il ne semble pas que jusqu'à présent la SNCB y soit parvenue dans le cas présent. Elle persiste cependant à présenter ce projet comme inéluctable, sans qu'il le soit réellement.

Sans efforts de conviction, la Société nationale des chemins de fer belges présente pourtant le terminal à Schaarbeek-Formation comme un fait acquis (contrairement au diabloo où les dirigeants soulignent que le projet est encore à l'étude).

Le député se demande où la décision a été prise. En matière de décision urbanistique, ces décisions ne sont pas couchées sur papier. Et ce même si certains bourgmestres et un secrétaire d'Etat se sont engagés en ce sens.

Pour de tels ouvrages, les autorités européennes imposent une étude d'incidences. Celle-ci a été effectuée sur le tracé des lignes à grande vitesse. Explicitement, il n'était pas question d'un terminal TGV. Cependant, au moment de la réalisation de cette étude d'incidences, le chargé d'études a attiré l'attention sur le fait que, dans les intentions de la SNCB, il y aurait peut-être la construction à terme d'un terminal TGV.

M. Denis Grimberghs souhaite que les choses soient claires : il n'y a pas eu d'étude d'incidences relative à l'installation d'un deuxième terminal TGV à Schaarbeek-Formation.

Le certificat d'urbanisme qui a été délivré à la SNCB pour le tracé des lignes à grande vitesse signale qu'il faut une étude d'incidences pour l'installation d'un second terminal TGV.

En outre, souligne le député, le projet de la SNCB est en parfaite contradiction avec le PRD, qui n'a pas été modifié sur ce point. Il prévoyait un deuxième arrêt TGV à la gare du Nord. A voir les intentions de la SNCB il a l'impression que la gare du Nord se transformera à terme en une deuxième gare du Congrès. En effet, comme M. Alain Adriaens, M. Denis Grimberghs ne pense pas qu'un chaquet de gares dans la jonction Nord-Midi soit utile.

Le député pose également la question de la compatibilité d'un second terminal TGV avec le développement de la zone du canal qui devrait pourtant intéresser la SNCB en termes de multimodalité et de transport de marchandises.

M. Denis Grimberghs s'inquiète également de la concurrence engendrée par deux projets de la SNCB, qui ont le même objet. Dans le document de la Task force, la SNCB

de NMBS voor een tweede HST-terminal bij het rangeerstation van Schaarbeek, voorbij de vierhoek, om een nieuwe HST-doorgang te vinden via de lijn 28 en zo de Noord-Zuidverbinding te ontlasten. Voorheen werd hetzelfde argument gebruikt voor het project van de tunnel Schuman-Josaphat, namelijk de Noord-Zuidverbinding te ontlasten.

De heer Denis Grimberghs heeft geen bepaalde voorkeur voor een van beide megaprojecten, maar indien de ontdubbeling van de Noord-Zuidverbinding onvermijdelijk zou zijn, zou een van beide projecten moeten volstaan. Hij onderstreept dat de commissie voor de infrastructuur voorstander is van het openbaar vervoer en dus geen last heeft van het Nimby-syndroom wanneer investeringen gedaan moeten worden ten voordele van het openbaar vervoer. De commissie geeft eensgezind voorrang aan het GEN.

De heer Denis Grimberghs komt terug op het GEN en herinnert eraan dat de Brusselse assemblee in haar aanbevelingen van mei 1996 gevraagd heeft na te gaan of het door SOFRETU voorgestelde net verenigbaar is met een verbeterde mobiliteit in Brussel, zoals bepaald in het gewestelijk ontwikkelingsplan. Een van de vragen die duidelijk gesteld werden, had betrekking op lijn 28. De heer Denis Grimberghs hoopt dat het bestuur van de NMBS kennis heeft genomen van deze aanbevelingen en dat het ervan op de hoogte is dat het Brusselse Parlement harde kritiek geuit heeft op het feit dat lijn 28 in de studie van SOFRETU niet in overweging genomen is.

In haar aanbevelingen vroeg de assemblee ook dat de NMBS een efficiënter beheer zou voeren over de belangrijke spoorinfrastructuur te Brussel om het GEN van de bestaande infrastructuur gebruik te laten maken.

Kan de NMBS geen GEN beginnen met het bestaande aanbod?

De heer Denis Grimberghs kan bepaalde argumenten van het bestuur van de NMBS begrijpen, zoals het argument dat lijn 28 soms een overlapping van de metro zou zijn en dus weinig reizigers zou aantrekken. Lijn 26 daarentegen is een zeer goede aanvulling op het MIVB-net en is veel aantrekkelijker dan het privé-vervoer. Hoe komt het dat de MIVB daar geen succes mee oogst? De bestaande praktische problemen moeten dringend opgelost worden: het afstempelen van de vervoerbewijzen (men moet van het ene perron naar het andere) en een betere aansluiting van deze lijn op het MIVB-net.

De heer Denis Grimberghs kan alleen maar vaststellen dat de overeenkomst tussen de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en de federale regering, waarvan de tekst volledig overgenomen is in het eerste beheerscontract van de NMBS, niet uitgevoerd is.

Deze overeenkomst werd niet alleen slechts gedeeltelijk uitgevoerd, maar de bijkomende clausule die bepaalde dat

argumente en faveur d'un second terminal TGV à Schaarbeek-Formation, au-delà du quadrilatère pour mettre en place un nouveau pertuis TGV via la ligne 28 et dégager ainsi la jonction Nord-Midi. Or, précédemment, on a vendu le projet tunnel Schuman-Josaphat pour poursuivre le même objectif, c'est-à-dire dégager la jonction Nord-Midi.

Même si a priori, M. Denis Grimberghs ne plaiderait en faveur d'aucun de ces deux méga-projets, au cas où le dédoublement de la jonction Nord-Midi serait inéluctable, un des deux projets devrait suffire. Il tient à souligner que la commission de l'infrastructure s'est prononcée en faveur des transports en commun et ne souffre dès lors pas du syndrome Nimby en matière d'investissements en faveur des transports en commun. De manière unanime, la commission souhaite donner priorité au RER.

En revenant à la problématique du RER, M. Denis Grimberghs rappelle que dans ses recommandations de mai 1996, l'Assemblée bruxelloise demandait qu'on examine la compatibilité des options du réseau proposé par SOFRETU avec l'amélioration de la mobilité à Bruxelles, dans le respect du Plan régional de développement. Une des questions qui étaient posées sans aucune ambiguïté était l'utilisation de la ligne 28. M. Denis Grimberghs espère que les dirigeants de la SNCB ont pris connaissance de ces recommandations et qu'ils étaient au courant que la non prise en compte de la ligne 28 par l'étude SOFRETU avait été vivement critiquée par le parlement bruxellois.

Dans ces recommandations, l'Assemblée demandait également que la SNCB exploite de manière plus rationnelle l'infrastructure ferrée importante existante à Bruxelles pour initier le RER avec l'infrastructure existante.

Est-ce que la SNCB ne pourrait pas commencer à faire du RER sur base de l'offre existante ?

Si M. Denis Grimberghs peut comprendre certains arguments utilisés par les dirigeants de la SNCB invoquant que la ligne 28 ferait parfois un double emploi avec le métro et serait dès lors moins attractive, la ligne 26 est parfaitement complémentaire au réseau de la STIB et a une attractivité incomparable avec le véhicule privé. Comment se fait-il que la SNCB ne parvient pas à la vendre ? Il est urgent de remédier aux problèmes pratiques existants : le problème du poinçonnage des tickets (il faut se rendre d'un quai à l'autre pour le faire) et une meilleure intégration de cette offre de transport avec celle du réseau de la STIB.

M. Denis Grimberghs ne peut que constater que la convention entre le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et le gouvernement fédéral, reprise in extenso dans le premier contrat de gestion de la SNCB, n'ait pas été mise en œuvre.

Non seulement cette convention a été appliquée de manière partielle mais la clause complémentaire qui pré-

op lijn 26 een proefproject van het GEN gevoerd zou worden en naderhand tot andere bestaande lijnen uitgebreid zou worden, is ook dode letter gebleven.

De heer Willem Draps komt terug op de vier sporen voor lijn 161 Brussel-Terhulpen-Rixensart en lijn 124 Brussel-Nijvel-Charleroi. Hij kan zeker begrijpen dat de exploitatiemaatschappij twee sporen wil gebruiken voor het langzame verkeer en twee andere voor het snelle verkeer; dit is een ideale toestand voor de exploitatie.

Men dient er wel rekening mee te houden dat deze twee lijnen zeer dicht langs een sterk verstedelijkt gebied liggen. De heer Willem Draps vraagt dan ook of de NMBS andere oplossingen bestudeerd heeft, zoals de mogelijkheid om treinen in te halen door op bepaalde plaatsen deze lijnen tot drie of vier sporen uit te breiden.

De heer Willem Draps wil ook de bewering nuanceren dat lijn 161 de meest verzadigde van het net zou zijn. In het spoorboekje van het einde van de jaren 50 en het begin van de jaren 60 kan men vaststellen dat er veel meer semi-directe treinen waren. Dan was er ook nog het goederenvervoer. Sindsdien zijn er semi-directe treinen geschrapt en is het goederenvervoer verminderd. Deze verzadiging is dan ook relatief.

De heer Willem Draps onderstreept dat er een derde lijn bestaat in Terhulpen die niet meer gebruikt wordt. Hij geeft wel toe dat zoiets een meer aangepaste exploitatie vereist, wat voor de NMBS minder interessant is. De maatschappij kampt ook nog met een personeelstekort. In het buitenland bestaan er nochtans voorbeelden; dankzij deze mogelijkheid om in te halen, hebben de spoorwegmaatschappijen een hogere capaciteit dan de huidige capaciteit van lijn 161.

Wat de heer Willem Draps zopas gezegd heeft over de lijn Brussel-Ottignies, geldt nog meer voor lijn 124 omdat daar geen internationaal verkeer rijdt.

De volksvertegenwoordiger vindt dat de uitbreiding van de lijn tot vier sporen over het gehele tracé van Watermaal-Bosvoorde tot Ottignies van lijn 161 een extreme oplossing is.

De volksvertegenwoordiger vraagt of de tunnel Schuman-Josaphat, die van essentieel belang is om de duur van de verbinding Leopoldwijk-luchthaven te verminderen, op termijn een einde maakt aan de bediening van de stations Delta, Merode en Meiser, die nu haltes vormen op lijn 26.

De heer Antoine Martens verzet zich eerst en vooral met klem tegen de bewering dat de vastgoedoperaties van de NMBS indruisen tegen het belang van de reizigers en van de pendelaars in het bijzonder. Om slechts een voorbeeld

voyait qu'on menait une expérience-pilote RER sur la ligne 26, pour l'étendre ensuite à d'autres lignes existantes, n'a pas été suivie d'effet.

M. Willem Draps souhaite en revenir à la problématique de la mise à quatre voies de la ligne 161 Bruxelles-La Hulpe-Rixensart et de la ligne 124 Bruxelles-Nivelles-Charleroi. S'il peut aisément comprendre que la société exploitante souhaite réserver deux voies au trafic lent et deux voies au trafic rapide, il s'agit d'une situation idéale au point de vue exploitation.

Cependant, il faut tenir compte que le long de ces deux lignes il y a eu une forte urbanisation, très près des voies. C'est pourquoi M. Willem Draps souhaite savoir si la SNCB a étudié des solutions alternatives telles que l'organisation du dépassement de trains à certains endroits par le biais de la mise à trois ou quatre voies partielle de ces lignes.

M. Willem Draps souhaite également nuancer l'affirmation selon laquelle la ligne 161 serait la plus saturée du réseau. En prenant l'indicateur des chemins de fer de la fin des années 50-début des années 60, on peut constater qu'il y avait beaucoup plus de trains semi-directs, en plus du trafic marchandises. Depuis cette époque des trains semi-directs ont été supprimés, le trafic marchandises a connu une décroissance certaine. Cette saturation est dès lors relative, estime le député.

M. Willem Draps tient à souligner qu'il existe une troisième voie à La Hulpe qui n'est actuellement plus utilisée. Il reconnaît toutefois que cela requiert une exploitation plus fine, moins confortable pour la SNCB, qui manque par ailleurs de personnel. Cependant, des exemples existent à l'étranger ; grâce à ce système de dépassement, des sociétés de chemins de fer ont des capacités supérieures aux capacités actuelles de la ligne 161.

Ce que M. Willem Draps vient de soulever pour la ligne Bruxelles-Ottignies est d'autant plus vrai pour la ligne 124 qu'il n'y a pas de trafic international sur cette dernière.

Le député qualifie la mise à quatre voies totale de Watermaal-Boitsfort à Ottignies de la ligne 161 de solution extrême.

Le député souhaite savoir si le tunnel Schuman-Josaphat, qui est un ouvrage crucial pour diminuer le temps de parcours de la liaison Quartier Léopold-Aéroport, condamne à terme la desserte des gares de Delta, Mérode et Meiser, qui sont actuellement des points d'arrêt sur la ligne 26 ?

En liminaire, M. Antoine Martens souhaiterait contester de la manière la plus formelle que les opérations immobilières menées par la SNCB se font contre l'intérêt des voyageurs et le transport des navetteurs en particulier. Pour ne

te geven: wanneer de kantoren boven het zuidstation afgewerkt zullen zijn, zal het aantal reizigers via het spoor stijgen.

Hij stelt vast dat men steeds hetzelfde zegt: de NMBS moet haar bestaande infrastructuur zo goed mogelijk benutten. De NMBS heeft natuurlijk zelf belang bij de exploitatie van een GEN op haar spoorwegennet. Zij is het trouwens eens met de studie van SOFRETU, maar onderstreept dat zij niet de enige partner bij dit project is.

De heer Antoine Martens herinnert eraan dat de auteurs van de studie van SOFRETU in 1991 als doelstelling hadden het marktaandeel van de NMBS aanzienlijk te verhogen met het in 1991 bestaande aantal wagons. De toegenomen mobiliteit - die betwist wordt, maar toch een realiteit is - zou opgevangen worden door een overstap naar het GEN.

Vanuit deze hypothese werd een onderzoek over de infrastructuur gevoerd en de NMBS heeft ingestemd met het volgende project:

1. Een deel van de L-treinen wordt vervangen door GEN-treinen die toegankelijker en dus geschikter zijn voor de korte afstanden;
2. Een verhoging van de frequentie: treinen om het kwartier tijdens de spitsuren en om het halfuur tijdens de daluren;
3. Een deel van het SOFETRU-verslag stelt dat de Noord-Zuidverbinding over zes sporen beschikt en dat per spoor een trein om de drie minuten voorbijrijdt: dit betekent twintig treinen per uur per spoor en dus in totaal honderdtwintig treinen. Volgens de NMBS was dit voorstel niet haalbaar, wat trouwens gebleken is bij de invoering van het IC/IR plan. Na twee dagen was de Noord-Zuidverbinding met tweeënnegentig treinen verzadigd.

Volgens de heer Antoine Martens kan de capaciteit alleen maar verhoogd worden door iets te doen aan de 'grills' (binnen en buiten rijden van de stations) zodat een vlottere doorgang bereikt wordt.

In Tokio wordt een hogere capaciteit gehaald omdat het om hetzelfde rollend materieel gaat: stellen van twaalf tot veertien wagons. De NMBS beschikt over kort en lang materieel en moet materieel aankopen voor de korte afstanden; de vernieuwing van al het rollend materieel van de NMBS is ondenkbaar.

De heer Antoine Martens herinnert eraan dat de hogesnelheidstreinen ten minste twee sporen gebruiken wanneer zij op de Noord-Zuidverbinding rijden. Daarom is de maximumcapaciteit vandaag bereikt. Door de kruisingen kan deze maximumcapaciteit niet verhoogd worden; indien dat wel mogelijk zou zijn, zouden er meer treinen in het Congresstation stoppen, want er is een potentiële markt.

citer qu'un exemple, le jour où les bureaux au-dessus de la gare du Midi seront terminés, le nombre de voyageurs de la SNCB sera en augmentation.

Il constate qu'on revient toujours avec la même rengaine: la SNCB doit optimiser ses infrastructures existantes. Cela intéresse a priori la SNCB d'exploiter sur le réseau ferroviaire existant un réseau express régional. La SNCB a d'ailleurs marqué son accord avec l'étude SOFRETU mais elle insiste: elle n'est pas le seul partenaire de ce projet.

M. Antoine Martens rappelle que l'objectif des auteurs de l'étude SOFRETU en 1991 était bien d'augmenter de manière substantielle la part de marché de la SNCB en gardant la part de voitures existante en 1991 et en absorbant le surcroît de mobilité - la croissance de la mobilité peut être contestée, elle est cependant une réalité - par un transfert modal vers le RER.

A partir de cette hypothèse, des études d'infrastructures ont été menées. La SNCB a marqué son accord avec le projet suivant:

1. remplacer une partie des trains L par des trains RER, c'est-à-dire un matériel plus accessible pour les courtes distances;
2. une augmentation des fréquences: des trains tous les quarts d'heure en heures de pointe et en dehors des heures de pointe toutes les trente minutes;
3. quant à la partie du rapport SOFRETU qui prévoit que la jonction Nord-Midi dispose de six voies où passent à raison d'un train toutes les trois minutes, cela fait vingt trains par heure par ligne c'est-à-dire cent vingt trains, la SNCB a contesté la faisabilité de cette suggestion qui a d'ailleurs été vérifiée lors de l'instauration du plan IC/IR. Après deux jours, à raison de nonante-deux trains dans la jonction Nord-Midi celle-ci était saturée.

Selon M. Antoine Martens, la seule façon d'augmenter la capacité est de travailler au niveau des "grills" (entrées et sorties de gares) pour mieux équilibrer les pertuis.

S'il est vrai que des capacités supérieures sont exploitées par exemple à Tokyo, c'est dû à l'homogénéité du matériel roulant: mêmes convois à douze ou quatorze voitures. La SNCB a à la fois du matériel court et long et doit en acquérir pour les courtes distances; le renouvellement de tout le matériel roulant de la SNCB est une pure fiction.

M. Antoine Martens rappelle que les TGV utilisent au moins deux sillons quand ils traversent la jonction Nord-Midi. C'est pourquoi la capacité maximale est aujourd'hui atteinte. Avec tous les croisements et cisaillements, cette capacité maximale ne peut être augmentée; si c'était faisable il y aurait plus de trains qui s'arrêteraient à la gare du Congrès car là il y a potentiellement un marché.

In verband met de capaciteit van de HST-terminal in Brussel-Zuid dient men te weten dat twee van de HST-spooren doodlopen en uitsluitend gebruikt worden door Eurostar. Indien er in de toekomst Eurostar-treinen uit Amsterdam en Keulen zouden komen, zouden die minstens een half uur in Brussel-Zuid verliezen indien men maar voor een enkele HST-terminal kiest (de sporen in dit station lopen dood en zijn voorbehouden).

In Brussel-Zuid zijn de sporen 3, 4, 5 en 6 gemengde sporen die ook voor het binnenlands verkeer gebruikt worden. De SNCF stelt extratreinen voor vanaf negen uur, maar de NMBS heeft daar geen interesse voor omdat de internationale treinen vanaf zeven uur 's morgens vol zitten en niet buiten de spitsuren.

De NMBS kan in het kader van het GEN iets ondernemen vanaf 2005 wanneer er vier sporen zullen zijn op de lijn Brussel-Leuven. Vandaag kan zij spijtig genoeg niets doen. Om maar een voorbeeld te geven: het aantal treinen vanuit Luik kan niet verhoogd worden; de treinen uit Hasselt worden omgeleid en tot ergernis van de reizigers worden er twaalf minuten verloren. Morgen ontvangt de heer Antoine Martens een politieke delegatie uit Limburg die een andere oplossing wenst voor de treinen uit Hasselt. Hij heeft geen enkel alternatief.

Hij onderstreept ook dat er nog een praktisch probleem is: de hogesnelheidstreinen beschikken over een catering service, waardoor de treinen langer in de terminalstations moeten blijven.

De volksvertegenwoordigers vragen de NMBS met het GEN te beginnen op het bestaande spoornet. De heer Antoine Martens antwoordt daarop dat het onmogelijk is om het GEN gedeeltelijk aan te leggen in de richting van Ottignies en Charleroi. Op de opmerking van de heer Willem Draps, te weten dat er op de lijnen 161 en 124 vroeger meer treinen reden, repliceert de heer Antoine Martens dat de semi-directe treinen er parallel reden en dat deze onvolledig waren. Vandaag is het nieuwe materiaal wel comfortabeler maar het biedt minder zitplaatsen (2+2 en 2+1) en de deuren zijn smaller; mochten deze breder zijn, dan zouden er nog minder zitplaatsen zijn. Als gevolg van de smalle deuren zijn de opstap- en uitstaptijden langer, waardoor ook de rit op de Noord-Zuidverbinding langer duurt dan voorheen.

De heer Willem Draps wijst erop dat dit probleem van de baan is van zodra de NMBS materiaal voor het GEN zal hebben.

De heer Antoine Martens herinnert er in dit verband aan dat de NMBS zich aansluit bij het standpunt van de GEN-werkgroep op hoog niveau, welke door de interministeriële conferentie voor verkeer en infrastructuur in het leven is geroepen op 31 maart 1999. De NMBS kan - zonder geld, zonder geschikt materiaal en zonder de juiste beleidsbeslissingen - echter niet alleen handelen. De spreker stelt

En ce qui concerne la capacité du terminal TGV à Bruxelles-Midi, il faut savoir que sur les six voies TGV, deux sont réservées en cul-de-sac pour l'Eurostar. Si à l'avenir des Eurostar arrivent d'Amsterdam et Cologne, ils perdraient au moins une demi-heure à Bruxelles-Midi si on maintenait un seul terminal TGV (les lignes étant réservées en cul-de-sac dans cette gare).

Il faut savoir qu'à Bruxelles-Midi les voies 3, 4, 5 et 6 sont des voies mixtes qui sont également utilisées pour le trafic intérieur. En outre, si la SNCF propose des trains supplémentaires à partir de neuf heures, cela n'intéresse pas la SNCB parce que les trains internationaux sont bondés vers sept heures du matin et non en dehors des heures de pointe.

En matière de RER, la SNCB pourra faire quelque chose en 2005 quand il y aura quatre voies sur la ligne Bruxelles-Louvain. Aujourd'hui, elle ne peut malheureusement rien prévoir. Pour ne citer qu'un exemple, on ne peut pas augmenter les trains en provenance de Liège; les trains de Hasselt sont détournés et il y a une perte de temps de douze minutes à leur grande insatisfaction. Demain M. Antoine Martens reçoit une délégation politique du Limbourg pour exiger de la SNCB de trouver une autre solution pour les trains venant de Hasselt. Il ne possède pas d'alternative.

Il tient également à souligner un aspect pratique des TGV qui comprennent un service catering, ce qui requiert un temps plus long dans les gares.

Les députés demandent à la SNCB de déjà mettre en oeuvre le RER sur le réseau ferré existant; M. Antoine Martens répond qu'il est impossible de déjà instaurer en partie le RER vers Ottignies et Charleroi. Lorsque M. Willem Draps signale qu'auparavant sur les lignes 161 et 124 il y avait plus de trains, M. Antoine Martens rétorque que les semi-directs passaient en parallèle et étaient incomplets. Aujourd'hui, le nouveau matériel - offrant plus de confort, mais aussi moins de places assises (2+2 et 2+1) - est pourvu de portes étroites qui, si elles avaient été élargies, auraient encore réduit le nombre de places assises offertes. Du fait de la faible largeur des portes, les temps de montée et de descente sont plus longs, dès lors le passage dans la jonction Nord-Midi est plus long qu'auparavant.

M. Willem Draps observe que le jour où la SNCB aura acquis du matériel RER, ce problème sera résolu.

M. Antoine Martens tient à rappeler que la SNCB s'est inscrite dans l'approche du groupe RER à haut niveau qui a été créé par la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure le 31 mars 1999. Cependant, la SNCB ne peut - sans finances, sans matériel ad hoc, sans décisions politiques opportunes - poursuivre en cavalier seul. Il constate que ce groupe RER à haut niveau a redé-

vast dat de GEN-groep op hoog niveau opnieuw is beginnen te vergaderen, dat een en ander concreet gestalte lijkt te krijgen en bespoedigd wordt.

Het verheugt de spreker dat er drie werkgroepen zijn gevormd, die het dossier opnieuw grondig gaan bekijken en die onder meer het aanbod onder de loep zullen nemen. Hij wijst er bijvoorbeeld op dat BIAC meer GEN-treinen naar de luchthaven wenst maar dat de NMBS van mening is dat de IC-IR-treinen de luchthaven moeten aandoen.

Volgens de heer Antoine Martens is er een overkoepelende structuur nodig voor deze technische werkgroepen, die duidelijk bepaalt welke beslissingen er worden genomen. De heer Antoine Martens vindt niet dat de strijd al gewonnen is. Hij meent dat het overleg moeizaam wordt.

Het is pas als die overkoepelende structuur is opgericht dat men de exploitatiemaatschappijen instructies zal kunnen geven. Hij wijst er echter op dat de oprichting van die financiële en exploitatiestructuur geen sinecure zal zijn.

De heer Antoine Martens herhaalt dat de NMBS bij het vaststellen van het IC-IR-plan een plan voor de toekomst had opgesteld, waarin met alle types van spoorwegvervoer rekening was gehouden. De NMBS én de reizigers hebben gemerkt hoe problematisch de uitvoering van dat plan is verlopen.

De Task Force van de NMBS heeft een allesomvattend plan voor de toekomst willen vaststellen; dat plan legt ze vandaag ter discussie voor.

Het is bijvoorbeeld een feit dat het niet mogelijk is GEN-treinen op lijn 161 te laten rijden als men de capaciteit niet verhoogt.

De NMBS is al met heel wat problemen geconfronteerd en ondervindt er vandaag nog altijd met het viersporig maken van de lijn Brussel-Leuven; de maatschappij wordt bovendien ook nog geconfronteerd met tal van beroepen die worden ingesteld.

De maatschappij weet dat het op vier sporen brengen van de lijn naar Ottignies geen sinecure zal zijn, gelet op het probleem waarop de heer Willem Draps al heeft geattendeerd, te weten de sterke verstedelijking in de onmiddellijke omgeving van het spoor.

Bovendien krijgt de NMBS af te rekenen met de vele klachten van het adviescomité van haar reizigers. Dit was het geval bij de invoering van het IC/IR-plan, toen de NMBS bijvoorbeeld drie treinen op de lijn Brussel-Charleroi heeft moeten afschaffen; een beslissing waardoor de stiptheid op deze lijn kon worden verbeterd.

Volgens de heer Antoine Martens is lijn 124 sedert de afschaffing van die treinen veel minder verzadigd.

marré et que les choses semblent se concrétiser et s'accélérer.

Il se réjouit que trois groupes ont été formés pour réévaluer de près le dossier. On va notamment réévaluer l'offre. Pour ne citer qu'un exemple, la BIAC demande plus de trains RER vers l'aéroport, alors que la SNCB estime quant à elle que c'est aux trains IC/IR à se rendre vers l'aéroport.

M. Antoine Martens signale par ailleurs qu'il faut une structure qui coiffe ces groupes techniques et qui détermine clairement quelles vont être les décisions qui seront prises. M. Antoine Martens n'a pas l'impression que la bataille est gagnée. La concertation sera difficile.

Ce ne sera qu'une fois qu'on aura mis sur pied cette structure faitière qu'on pourra donner des ordres aux sociétés exploitantes. La mise sur pied de cette structure financière et d'exploitation n'est point évidente.

M. Martens réitère que lors de l'élaboration du plan IC/IR de la SNCB, la société avait déterminé un plan pour l'avenir qui englobait tous les types de transports ferroviaires. La SNCB et les voyageurs ont bien dû constater les difficultés de mise en route de ce plan.

La Task Force de la SNCB a voulu se donner un plan d'avenir qui englobait tout; elle soumet aujourd'hui ce plan à la discussion.

Le RER sur la ligne 161 par exemple, sans extension de capacités, est un projet impossible à réaliser.

La SNCB souhaite faire part des difficultés qu'elle a rencontrées et qu'elle rencontre toujours sur la mise à quatre voies de la ligne Bruxelles-Louvain; la société est confrontée à de multiples recours.

La société est également consciente que la réalisation de quatre voies vers Ottignies sera une opération particulièrement difficile étant donné le problème évoqué par M. Willem Draps de la forte urbanisation à proximité des voies.

En outre, la SNCB doit faire face aux multiples plaintes du comité consultatif des usagers de la SNCB. Ce fut le cas lorsque, lors de l'instauration du plan IC/IR 98, la SNCB a dû supprimer trois trains Bruxelles-Charleroi, décision qui a pourtant permis de rendre la régularité sur cette ligne bien meilleure.

Selon M. Antoine Martens, depuis la suppression de ces trains, la ligne 124 est beaucoup moins saturée.

Zoals in Tokio het geval is, had de NMBS gehoopt het treinverkeer beter te kunnen volgen, dankzij een radarsysteem. Helaas is dat niet de perfecte oplossing gebleken.

Het studie bureau en SOFRETU hebben de kosten voor de uitbreiding van de capaciteit van lijn 161 en lijn 124 geraamd op 22 miljard. Dit blijkt echter te weinig, aangezien er geen rekening is gehouden met de opstelling van de plannen, de onteigeningen, de bestekken. Het bedrag werd herhaald op 36,9 miljard (vier sporen tussen Ottignies en Brussel en tussen Nijvel en Brussel).

Zodra de financiële beheerstructuur een feit is, zal men het materiaal dat nodig is kunnen bestellen. Men mag echter niet vergeten dat de NMBS ternauwernood de financiële middelen kan vergaren om de dubbeldektreinen die ze momenteel nodig heeft te bestellen.

Het nieuwe materiaal waarvoor de NMBS al het bestek opgesteld heeft, moet nog worden ontworpen.

Een probleem dat de NMBS bijzonder bezighoudt is het toekomstige exploitatietekort van het GEN, dat door SOFRETU op 2,2 miljard is geraamd. Niemand weet wie dat tekort voor zijn rekening zal nemen en de NMBS is niet van plan het hare nog te vergroten.

De NMBS wenst weliswaar te weten wie dat tekort zal dekken alvorens verbintenissen aan te gaan, maar toch blijft ze voorstander van het GEN, omdat er meer pende laars via het spoor naar Brussel zullen gaan.

Lijn 26 maakt deel uit van dat pakket. Men heeft de NMBS ooit gevraagd meer treinen op deze lijn in te zetten, per uur een derde trein van deze lijn gebruik te laten maken en het Leopoldstation niet aan te doen. Spoedig heeft men de NMBS echter moeten vragen treinen opnieuw via het Leopoldstation te leiden.

Het kabinet van de federale minister van mobiliteit en vervoer heeft de NMBS doen beloven een vierde trein op die lijn te laten rijden; we moeten echter vaststellen dat dit, ten gevolge van de werken op de lijn in Vilvoorde, niet het geval is. Deze vierde trein zou rechtstreeks moeten kunnen rijden, dus niet via het Leopoldstation, zoniet zullen de "grills" in dit station aangepast moeten worden.

Het is duidelijk dat de NMBS zelf op dit ogenblik niet genoeg geld heeft om dit experiment lang vol te houden. Het M2-materiaal is meer dan verouderd (meer dan veertig tot vijftig jaar oud) maar de maatschappij heeft onvoldoende financiële middelen om de wagens te vervangen. Men moet zo snel mogelijk dubbeldekstellen aankopen. Dit is de hoogste prioriteit (de treinen uit Gent, Leuven en Ottignies zitten immers zo vol dat de reizigers moeten recht staan).

Comme à Tokyo, la SNCB avait espéré pouvoir suivre et établir un meilleur système de suivi des trains avec un système de radars; malheureusement cela n'a pas encore apporté la solution.

L'estimation fournie par le syndicat d'études et SOFRETU des extensions de capacité sur les lignes 124 et 161, soit 22 milliards était sous-estimée parce qu'il n'était pas tenu compte ni de l'élaboration des plans, ni des expropriations, ni des cahiers de charges. Le montant a été réévalué à 36,9 milliards (quatre voies entre Ottignies et Bruxelles et entre Nivelles et Bruxelles).

Une fois que la structure de gestion financière sera établie, on entamera les démarches nécessaires pour commander le matériel. Il faut cependant être conscient que la SNCB a de la peine à réunir les moyens financiers pour commander les trains à double étage dont elle a actuellement besoin.

Il faut concevoir du nouveau matériel pour lequel la SNCB a déjà réalisé le cahier de charges.

Un problème qui préoccupe particulièrement la SNCB est le futur déficit d'exploitation annuel du RER qui a été estimé d'après la SOFRETU à 2,2 milliards. Si on ne sait qui va assumer ce déficit, la SNCB en tout cas n'est pas prête à aggraver le sien.

La SNCB souhaite savoir qui va payer le déficit avant de s'engager. La société des chemins de fer belges est cependant favorable au RER car cela augmentera la part de marché des navetteurs sur le trafic ferroviaire vers Bruxelles.

La ligne 26 fait partie de ce package. A une époque, on a demandé à la SNCB d'augmenter le nombre de trains sur cette ligne, de faire passer un troisième train par heure et de les faire rouler en direct sans passer par le quartier Léopold. On a forcé très rapidement la SNCB à repasser par le quartier Léopold.

Le cabinet de la ministre fédérale de la mobilité et du transport a fait promettre à la SNCB de mettre un quatrième train sur la même ligne ; force a été de constater que ce quatrième train ne passe pas à cause des travaux sur la ligne à Vilvoorde. Il faudra que ce quatrième train passe en direct, sans détour par le quartier Léopold, sinon un aménagement des "grills" au quartier Léopold sera nécessaire.

Il est clair que ce n'est pas avec les finances actuelles de la SNCB qu'on pourra mener bien loin l'expérience. La société a à peine les finances nécessaires pour acquérir le matériel pour remplacer les voitures M2 qui sont actuellement plus qu'obsoletes (elles ont plus de quarante à cinquante ans d'âge). Il est plus qu'urgent d'acquérir des trains à double étage. Il s'agit de la première priorité (les trains en provenance de Gand, de Louvain et d'Ottignies sont tellement remplis que les passagers voyagent debout).

Inzake de HST kan men, rekening houdend met de beslissingen die vijftien jaar geleden genomen zijn, moeilijk terugkomen op het project om onder de pistes van de nationale luchthaven een station te bouwen.

Er zij op gewezen dat de NMBS, dankzij een rationeler goederenvervoer, in Schaarbeek-Vorming opnieuw over een grote oppervlakte beschikt.

Er zij ook onderstreept dat de NMBS destijds veertien rangeerstations had. Door de reorganisatie van het goederenvervoer en de automatisering van sorteerstations zijn twee rangeerstations vandaag meer dan voldoende, te weten Antwerpen Noord en Monceau.

In Schaarbeek-Vorming blijft er alleen een terminal voor gecombineerd vervoer over. De heer Martens wijst erop dat, wat het goederenvervoer betreft en vooral wat het gecombineerd vervoer betreft, de winstmarges heel beperkt zijn en dat er meer of minder goederen worden vervoerd als de prijs lichtjes wijzigt.

Er zij op geattendeerd dat enkel goederenvervoer verleden tijd is.

De heer Antoine Martens zegt dat men realistisch moet zijn en dat men zich ervan bewust moet zijn dat de NMBS nog aan vervoer op korte afstand zal inboeten maar meer vervoer op lange afstand zal verzekeren.

De spreker zegt dat de NMBS bereid is het geplande multimodaal centrum langs het kanaal te verplaatsen. De heer Antoine Martens wijst er echter op dat het heel moeilijk wordt om terminals voor gecombineerd vervoer te blijven behouden, zelfs in een industriestad zoals Luik. Als men het gecombineerd vervoer in leven wil houden, moet men de nodige middelen vinden.

De heer Willem Draps vraagt zich af of sommige Europese maatregelen inzake fiscaliteit, onder meer het beginsel dat de vervuiler betaalt, niet ten voordele van de spoorwegen zullen spelen wat het goederentransport betreft.

De heer Antoine Martens zegt dat hij dat zal geloven als dat ook uit de realiteit zal blijken. Tot op heden blijft het bij woorden, en bij weinig steun.

Hij stelt vast dat het IC/IR-verkeer toenemend succes kent, ondanks de moeilijke exploitatieomstandigheden waarmee de NMBS op dit ogenblik geconfronteerd wordt. De verzadiging neemt zo toe dat het vervoer met het privévervoer onmogelijk wordt.

De NMBS overweegt inderdaad om lijn 28 te gebruiken om een aantal HST-treinen naar Brussel Noord te brengen.

De Schuman-Josaphattunnel biedt de mogelijkheid Antwerpen, Mechelen en Leuven rechtsreeks met Brussel

En matière de TGV et suite aux décisions prises il y a quinze ans, on ne peut que difficilement revenir au projet d'une gare sous les pistes de l'aéroport national.

Grâce à la rationalisation du transport de marchandises, la SNCB a récupéré à Schaarbeek-Formation des terrains très importants.

De plus, il faut savoir que dans le temps, la SNCB avait quatorze gares de formation. Suite à la réorganisation de ses cours à marchandises et à l'automatisation de ses gares de triage, aujourd'hui deux gares de formation suffisent amplement ; Anvers-Nord et Monceau.

Seul subsiste à Schaarbeek-Formation un terminal de trafic combiné. En outre, M. Martens signale qu'en matière de trafic marchandises et plus encore pour ce qui est du trafic combiné, les marges bénéficiaires sont très réduites et que les flux de trafic se perdent ou se gagnent parfois pour une très faible variation du prix demandé.

Il faut bien prendre conscience que le transport isolé de marchandises est révolu.

Pour être réaliste, M. Antoine Martens signale que la SNCB va encore perdre du trafic courte distance et va en gagner à longue distance.

Quant au terminal multimodal prévu au canal, la SNCB est d'accord de le déplacer. M. Antoine Martens souligne toutefois qu'il est extrêmement difficile de maintenir des terminaux de transport combiné même dans une ville industrielle comme Liège. Pour continuer à assurer le transport combiné, il faut trouver les moyens pour survivre.

M. Willem Draps souhaite savoir si certaines mesures européennes de fiscalité selon le principe du pollueur-payeur pour certains modes de transport de marchandises ne jouera pas en faveur du chemin de fer ?

M. Antoine Martens n'y croira que lorsque ce sera une réalité. Jusqu'à présent, on le gave de mots et de peu d'aides.

Il constate que le trafic IC/IR augmente même dans les conditions d'exploitation difficiles que connaît actuellement la SNCB. La congestion augmente de manière telle que le transport par véhicule privé devient scabreux.

La SNCB envisage effectivement d'utiliser la ligne 28 pour faire passer au Nord de Bruxelles un certain nombre de TGV.

Le tunnel Schuman-Josaphat permet de relier directement Anvers, Malines et Louvain à Bruxelles sans passer

te verbinden, zonder door de Noord-Zuidverbinding te moeten gaan en zonder rond te moeten rijden. Aldus ontlast men de NZ-verbinding. Het spreekt echter vanzelf dat de beste oplossing erin zou bestaan op de NZ-as een vierde “koker” te vinden.

De NMBS meent dat de haltes Delta en Meiser kunnen worden behouden. De P-treinen die tijdens de piekuren de tunnel gebruiken zullen ook aantrekkelijker worden.

De politici vinden dat de lijn Hasselt-Brussel te weinig capaciteit heeft en vragen de heer Antoine Martens bijgevolg een P-trein (piekuurtrein) toe te voegen. Er zij echter op gewezen dat deze extra trein ‘s ochtends “heen” zou rijden, dan de hele dag in Vorst zou blijven staan en ‘s avonds “terug” zou rijden. Om de exploitatiekosten te dekken, zou die trein zes- tot zevenhonderd reizigers moeten vervoeren. Het succes van dit project is met andere woorden verre van verzekerd!

Volgens de heer Vincent Bourlard is het werk van de Task Force, die hij voor de NMBS geleid heeft, niet ex nihilo geweest. Er is overleg gepleegd met de verantwoordelijken voor vervoer, ruimtelijke ordening en economie van de federale regering en van de regering van elk van de drie Gewesten. Er werden werkgroepen opgericht, een voor infrastructuur en een voor exploitatie. De werkzaamheden in deze werkgroepen hebben geleid tot een debat met de verantwoordelijken van elk Gewest en van de federale regering. Er dient ook onderstreept dat het document een consensus is tussen de verschillende partijen (na de verkiezingen van juni 1999 zijn nieuwe ministers als vertegenwoordigers aangesteld).

De vraag is gesteld wat de raad van bestuur met het document heeft gedaan. De raad van bestuur heeft het gebruikt als basis van de discussie over het tienjareninvesteringsplan 2001-2010 van de NMBS.

Volgens de heer Vincent Bourlard is “tijd” heel belangrijk als men grote investeringen doet of wil doen. In het document van de Task Force gaat het over kwesties voor de volgende tien, vijftien, twintig en dertig jaar. Men moet dus een middellange- en langetermijnvisie hebben inzake mobiliteit en inzake spoorwegverkeer in het bijzonder.

Hij herinnert eraan dat er voor het eerst gesproken is over HST-treinen bij het bezoek van François Mitterrand die, vergezeld van Charles Fitterman, een ontmoeting had met de toenmalige minister voor verkeer, Herman De Croo (1983-1984). De eerste HST-lijn werd geopend in december 1997, over een afstand van 70 kilometer. Bijna vijftien jaar na die ontmoeting dus.

De werken op de lijn Brussel-Leuven – een gevolg van de noodzaak om de sporen aan te passen voor de HST -

par la jonction Nord-Midi tout en évitant le bouclage, c'est une sorte de délestage de la jonction Nord-Midi. Il est cependant évident que la meilleure solution serait de trouver un quatrième pertuis dans la jonction Nord-Midi.

La SNCB pense pouvoir maintenir les arrêts Delta et Meiser ; les trains P aux heures de pointe via le tunnel auront également une plus grande attractivité.

Lorsque des responsables politiques constatent qu'il y a un manque de capacités sur la ligne Hasselt-Bruxelles par exemple on demande à Antoine Martens de rajouter un train P ("piekuurtrein"). Il faut cependant savoir que rajouter un train signifie que ce train fait un voyage aller le matin, est à l'arrêt à Forest durant la journée, et entreprend le retour le soir. Pour que cette opération couvre seulement les frais d'exploitation, il faut au moins par train six à sept cents voyageurs! C'est dire que l'opération ne connaît pas une réussite assurée.

M. Vincent Bourlard souligne que le travail de la Task Force qu'il a piloté pour la SNCB n'a pas été effectué ex nihilo. Il s'est fait en concertation avec les responsables de communications, d'aménagement du territoire et de l'économie du gouvernement fédéral et des trois régions. Des groupes de travail ont été mis sur pied : l'un consacré à l'infrastructure, l'autre à l'exploitation. Le résultat de ces travaux en groupes de travail a donné lieu à une discussion avec les responsables des trois régions et du gouvernement fédéral. Il faut savoir que ce document est issu d'un certain consensus des différentes parties (se sont succédé à ces différents niveaux de représentation des ministres différents suite aux élections de juin 1999).

La question directe a été posée quant à l'aval du conseil d'administration concernant ce document. Ce document a été avalisé par le conseil d'administration dans le sens où c'est la base de discussion pour le plan d'investissements décennal 2001-2010 de la SNCB.

M. Vincent Bourlard tient à insister sur la notion de temps qui est extrêmement importante lorsqu'on réalise ou souhaite réaliser des projets d'investissements importants. Le document de la Task Force fait des extrapolations d'ici à dix, quinze, vingt et trente ans ; c'est dire s'il faut avoir une vision à moyen et long termes en matière de mobilité, en matière de transports ferroviaires en particulier.

Il rappelle que la première fois qu'on a parlé de TGV, c'est lors de la visite de François Mitterrand qui, accompagné de Charles Fitterman, rencontra le ministre des communications de l'époque, M. De Croo, en 1983-1984. On ouvrira la première ligne TGV en décembre 1997 sur une longueur de 70 kilomètres, c'est-à-dire presque quinze ans plus tard.

Les travaux sur la ligne Bruxelles-Louvain qui ont été entrepris grâce à la nécessité de l'adaptation des lignes pour

zullen tien jaar hebben geduurd en klaar zijn in 2005-2006. Ook het stuk Brussel-Halle heeft tien jaar in beslag genomen hebben. De hele HST-lijn naar Brussel zal na veertien jaar definitief in gebruik worden genomen.

De NMBS hoopt dat België het openbaar vervoer eindelijk boven het privé-vervoer zal stellen.

Wat de renovatie van de Brusselse stations betreft, attendeert de heer Vincent Bourlard de commissieleden erop dat de NMBS terzake samenwerkt met de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen. De NMBS zal het Noordstation renoveren; de renovatie van het Zuidstation - met grondige reiniging - begint half maart. Ook de renovatie van het Centraal Station zal niet op zich laten wachten.

De heer Vincent Bourlard is het niet eens met hetgeen de volksvertegenwoordigers hebben gezegd over het grondbeleid van de NMBS. Hij wijst de heer Yaron Pesztaat erop dat de NMBS de aangevraagde vergunningen altijd nauwgezet heeft nageleefd, zoals het Gewest dat vroeg.

Volgens de heer Christos Doukederis doet het Brussels Hoofdstedelijk Gewest er verkeerdt aan te gemakkelijk afwijkingen toe te staan.

De heer Yaron Pesztaat herinnert eraan dat de NMBS tal van afwijkingen verkregen heeft, zowel van het GewOP als van het gewestplan.

Volgens de heer Vincent Bourlard is er geen enkel rechtsgeding gaande tegen het grondbeleid van de NMBS. Voor hem is dat het bewijs dat de maatschappij zich aan de wet houdt.

Volgens de spreker is het beleid inzake ruimtelijke ordening alsook de ontwikkeling van bedrijfstreinen voor kantoren nabij de verkeerspolen een doeltreffend middel om de verkeerscongestie in de stad tegen te gaan. Het grondbeleid van de NMBS is een langetermijnbeleid.

De heer Leo Pardon zegt dat het document van de Task Force opgesteld is in samenwerking met alle instanties. Het dient als basis voor gesprekken. Het is geen document dat beslissingen bevat. De volgorde van de aan te pakken problemen zal later worden vastgesteld door de bevoegde politieke instanties. Voorlopig is er nog niets vastgesteld.

Een zaak is echter duidelijk: men zal niet alle projecten kunnen uitvoeren. Men zal keuzes moeten maken.

De heer Leo Pardon is verbaasd over het feit dat er zoveel kritiek wordt geleverd omdat hij zijn betoog heeft toegespitst op de HST terwijl men hem precies gevraagd had over de toekomst van de HST te komen praten en te bewijzen dat een tweede terminal noodzakelijk is.

le TGV vont aboutir après dix ans en 2005-2006. Là aussi la décision aura abouti dix ans après pour le tronçon Bruxelles-Hal ; la mise en service effective de toute la ligne TGV jusqu'à Bruxelles aura mis quatorze ans.

La SNCB espère que la Belgique va enfin favoriser les transports en commun au détriment de la voiture.

Quant à la rénovation des gares bruxelloises, M. Vincent Bourlard informe les commissaires que la SNCB travaille en collaboration avec la Commission royale des monuments et sites. La SNCB remettra en son pristin état la gare du Nord ; l'aménagement de la gare de Bruxelles-Midi avec un nettoyage en profondeur, démarrera vers la mi-mars. La rénovation de la gare Centrale ne devrait pas tarder.

M. Vincent Bourlard s'inscrit en faux contre les affirmations des députés en matière de politique immobilière menée par la SNCB. Il souligne à l'attention de M. Yaron Pesztaat que la SNCB a toujours respecté scrupuleusement les demandes de permis telles que la Région l'exigeait.

M. Christos Doukeridis constate dès lors que c'est la Région de Bruxelles-Capitale qui est en tort car elle octroie trop facilement des dérogations.

M. Yaron Pesztaat tient à rappeler que la SNCB a obtenu de moult dérogations à la fois au PRD et au plan de secteur.

Il n'y a aucun procès en cours contre la politique foncière menée par la SNCB ; pour M. Vincent Bourlard c'est la preuve que la société a opéré en toute légalité.

En termes de politique d'aménagement du territoire et de développement de surfaces d'activités tertiaires près des pôles de communications, M. Vincent Bourlard estime que c'est un moyen efficace de combattre la congestion de la ville. Il est clair que la politique foncière de la SNCB s'inscrit dans la durée.

M. Leo Pardon signale que le document de la Task Force a été produit en concertation avec toutes les instances ; il s'agit d'un document de discussion et non d'un document de décision. La hiérarchie des décisions sera décidée par la suite par les autorités politiques compétentes et n'est pas encore établie.

Une chose est claire cependant : il est impossible de réaliser tous les investissements, il faudra faire des choix.

M. Leo Pardon s'étonne de recevoir autant de critiques quant à la focalisation de son exposé sur le TGV alors qu'on l'a invité à être auditionné sur l'avenir du trafic TGV pour démontrer la nécessité d'un second terminal.

De voorzitter van de commissie geeft toe dat de commissieleden zich vooral zorgen maken over die tweede HST-terminal, die de NMBS bij het rangeerstation van Schaarbeek wil aanleggen.

De heer Denis Grimberghs stelt vast dat de informatie in het document van de NMBS verschilt van die in de uiteenzetting van de NMBS. In 1998 zouden 1.500.000 reizigers de Eurostar en 5.800.000 de Thalys genomen hebben.

De heer Denis Grimberghs meent te hebben vernomen dat het aantal rangeerstations is verminderd omdat het goederenverkeer is teruggelopen. Tegelijk heeft de leiding van de NMBS echter gezegd dat de HST-treinen langer in het station moeten blijven dan de IC/IR-treinen, onder meer wegens de cateringdienst. Heeft de NMBS overwogen het rangeerstation van Schaarbeek te gebruiken om de HST-treinen reisklaar te maken?

De heer Denis Grimberghs zegt dat hij kan begrijpen dat de NMBS vindt dat de Noord-Zuidverbinding historisch gezien een unieke kans was voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, maar dat de leiding van de NMBS zal moeten toegeven dat, op stedenbouwkundig vlak en onder de inwoners, de zaken enigszins anders gezien worden.

Hij kan ook begrijpen dat de Noord-Zuidverbinding, op het vlak van het vervoeraanbod via het spoor, een goede zaak was. De heer Denis Grimberghs vindt echter dat, in tegenstelling tot hetgeen er in Parijs gebeurt, de NMBS nooit werd verplicht om in haar vervoeraanbod rekening te houden met het aanbod van de maatschappij voor intercommunale vervoer.

De spreker stelt zich vragen bij het feit dat er voor de spoorwegen maar één grote lijn bestaat, te weten die ene lijn waarop de Noord-Zuidverbinding ligt, die men weliswaar wil ontlasten en waar men omheen wil rijden. Maar alles draait hoe dan ook nog altijd om die ene lijn. De heer Denis Grimberghs betreurt dat het Merode-station niet meer bestaat. Grote kantoren waren via dat station immers makkelijk te bereiken. Dat station verdiende volgens hem een beter lot.

De heer Denis Grimberghs vraagt zich ten slotte af waarom de NMBS het Weststation definitief geschrapt heeft als mogelijke HST-terminal.

Volgens de heer Leo Pardon zijn het niet het laden en het lossen en de catering die voor veel tijdverlies zorgen in de HST-stopplaatsen, maar wel het uit- en instappen van de reizigers.

Hij zegt dat het aankoppelen van de wagons in werkelijkheid de meeste tijd in beslag neemt. Het inladen van de cateringkisten duurt niet zo lang.

Le président de la commission reconnaît que la principale préoccupation en matière de TGV de la commission est ce second terminal TGV que la SNCB prévoit à Schaarbeek-Formation.

M. Denis Grimberghs constate que les informations fournies dans le document de la SNCB sont différentes de celles de l'exposé de la SNCB : en 1998, il y aurait eu 1.500.000 de voyageurs pour l'Eurostar et 5.800.000 en Thalys.

M. Denis Grimberghs a bien entendu qu'il y avait une diminution de l'utilisation des gares de formation due notamment à la baisse du trafic de marchandises, mais en même temps les dirigeants de la SNCB ont affirmé que la présence à quai des TGV était plus longue que celle des trains IC/IR notamment du fait du service catering. La SNCB a-t-elle envisagé l'utilisation de la gare de Schaarbeek-Formation pour la préparation des trains TGV?

M. Denis Grimberghs peut comprendre que la SNCB considère que, historiquement, la jonction Nord-Midi fut une chance pour la Société nationale de chemins de fer belges; les dirigeants de la société devront bien admettre qu'au niveau urbanistique et des habitants le même point de vue ne soit pas développé.

Il peut également comprendre qu'en matière d'offre de transport par voie ferroviaire, ce fut un plus. Cependant, M. Denis Grimberghs pense que, contrairement à ce qui s'est passé à Paris, la SNCB n'a pas été contrainte de développer son offre de transports en harmonie avec l'offre de transports en commun de la société intercommunale.

M. Denis Grimberghs s'interroge quant à la vue unidirectionnelle donnée à l'axe majeur du trafic ferroviaire ; la SNCB ne parvient pas à entrevoir d'autres axes importants que cette ligne correspondant à la jonction Nord-Midi qu'on déleste, qu'on souhaite contourner, mais c'est toujours autour de ce même axe que tout tourne. M. Denis Grimberghs regrette que la gare de Mérode n'existe plus, car c'était un accès aisé à des bureaux importants en ce lieu; c'était une gare qui méritait davantage d'essor.

Enfin, M. Denis Grimberghs se demande pourquoi la SNCB a définitivement rayé de la carte l'hypothétique gare terminal TGV à la gare de l'Ouest ?

M. Leo Pardon signale que ce n'est pas la manutention et le catering qui représentent les plus grandes pertes de temps lors d'un arrêt TGV, mais c'est bien le temps stérile qui correspond à la montée et à la descente des voyageurs.

Ce qui prend en réalité le plus de temps, c'est l'accouplage des voitures, etc. La montée des caissons du catering ne prend pas tellement de temps.

De heer Antoine Martens is er niet van overtuigd dat de SNCF en de maatschappij die de metro van Parijs exploiteert hun vervoeraanbod beter op elkaar afgestemd hebben. Volgens hem kampen ze met hetzelfde probleem als het probleem dat rijst voor het toekomstige Brusselse GEN: "wie exploiteert wat?"

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zouden de MIVB, het GEN en de IC/IR-treinen beter op elkaar moeten worden afgestemd.

De heer Antoine Martens geeft toe dat hij, vóór de studie van SOFRETU, dacht dat men de NMBS zou voorstellen om treinen te laten rijden op de sporen van het metronet en vice versa. Oorspronkelijk was men van plan hiervoor de kokers te gebruiken.

Uiteindelijk is er in de SOFRETU-studie aangeraden te doen wat de SNCF doet, te weten een GEN en daarna zorgen voor complementariteit met het vervoer dat de MIVB, TEC en De Lijn aanbieden.

Volgens de heer Antoine Martens is de complementariteit tussen trein en metro, tram en bus nog niet zo slecht. Hij geeft het Zuidstation als voorbeeld, waar er voldoende en een gediversifieerd aanbod is.

Hij stelt vast dat het verkeer op lijn 26 zelfs aanzienlijk is toegenomen.

De heer Denis Grimberghs stelt vast dat het - in absolute cijfers - een totaal te verwaarlozen verkeer betreft.

II. Hoorzittingen met de leiding van de MIVB

II.1. Uiteenzetting van de heer René Schoofs, waarnemend directeur-generaal

De heer René Schoofs, waarnemend directeur-generaal, herinnert eraan dat de heer C. Dochy, exploitatiedirecteur, de heer E. Graindor en hijzelf deelgenomen hebben aan de werkzaamheden van de studiegroep voor het GEN, en dat sinds 1993.

Hij geeft toe dat er in het document van de studiegroep eerder weinig aandacht wordt besteed aan de MIVB. Dit is echter makkelijk te verklaren: aangezien het MIVB-net voldoende fijnmazig is en de frequentie hoog genoeg is, zouden er geen problemen mogen rijzen om te zorgen voor coördinatie met het aanbod van de spoorwegen en met de grote lijnen van De Lijn en de TEC.

M. Antoine Martens n'est pas convaincu que la SNCF et la Société du métro de Paris ont mieux optimisé leur offre de transport. Selon lui, ils ont exactement le même problème que celui qui se pose pour le futur RER à Bruxelles, c'est-à-dire : "qui exploite quoi" ?

Dans la Région de Bruxelles-Capitale, l'optimisation devra se faire entre la STIB, le RER et les trains IC/IR.

M. Antoine Martens reconnaît que, avant la réalisation de l'étude par le syndicat SOFRETU, il pensait qu'on allait proposer à la SNCB de faire rouler du matériel de train sur les rails de métro et vice versa. L'idée première était bien de faire ce jumelage en utilisant les pertuis.

Finalement, l'étude SOFRETU a recommandé de faire comme la SNCF, c'est-à-dire un RER et puis une complémentarité avec les transports de la STIB, des TEC et de De Lijn.

Selon M. Antoine Martens, la complémentarité entre le trafic ferroviaire et le trafic par métro, tram et bus n'est pas si mauvaise ; et de citer le cas de Bruxelles-Midi où il y a une offre de transports en commun diversifiée et suffisante.

Il constate que même le trafic sur la ligne 26 a augmenté de manière substantielle.

M. Denis Grimberghs se permet de constater qu'en valeur absolue, il s'agit d'un trafic tout à fait négligeable.

II. Audition des dirigeants de la STIB

II.1. Exposé de M. René Schoofs, directeur général f.f.

M. René Schoofs, directeur général f.f., rappelle que M. C. Dochy, directeur d'exploitation, M. E. Graindor et lui-même ont participé aux travaux du syndicat d'étude pour le RER depuis 1993.

Dans le document du syndicat d'étude, il faut reconnaître que la part consacrée à la STIB est plutôt faible. Cela s'explique aisément quand on prend en considération le maillage du réseau de la STIB qui est suffisant. Les fréquences ne devraient pas poser non plus de problèmes pour organiser des correspondances avec les chemins de fer et les grandes lignes de De Lijn et des TEC.

De MIVB zal geen grote aanpassingen moeten doen om op het voorstadsnet aan te sluiten. Ze zal alleen enkele haltes dichterbij de haltes van de spoorwegen moeten brengen en de verbindingen beter organiseren. Sommige haltes zijn inmiddels, en in samenwerking met het BUV, een feit, bijvoorbeeld de haltes Etterbeek, Moensberg, Boondael, Meiser, Sint-Job en Bordet. Het transitstation Noord is verbeterd met de werken in het kader van het CCN. De werken in het Zuidstation zijn volop aan de gang en zullen eveneens een positieve weerslag hebben.

De MIVB heeft een studie laten uitvoeren om vast te stellen hoe sterk het aantal reizigers zou toenemen met het GEN. Volgens de MIVB zou het aantal reizigers op metrolijn 1 's ochtends en 's avonds met 1.000 met per uur toenemen; voor metrolijn 2 wordt deze stijging geraamd op 600 per uur, 's ochtends en 's avonds. De MIVB heeft geen raming kunnen maken voor het reizigersvervoer met tram en bus. De beschikbare gegevens maakten dit niet mogelijk.

In het kader van het GEN plant de MIVB twee extra metrotreinen van elk vijf wagons voor metrolijn 1 en één extra trein van drie wagons voor metrolijn 2, wat neerkomt op een investering van een miljard. De MIVB voorziet ook 700 miljoen voor de aankoop van trams en bussen, indien vereist.

De heer René Schoofs wijst erop dat er op lijn 26 van de NMBS ontwaardingsautomaten zijn geplaatst en dat deze voorziening het mogelijk maakt om met een gewone MIVB-kaart deze spoorweglijnen te nemen.

De aansluiting van de MIVB op het GEN is dus bijna een feit, enkele aansluitingen hier en daar niet te na gesproken.

De heer René Schoofs zegt dat de heer Graindor zal antwoorden op de vragen betreffende de tarieven, wat voor de MIVB een cruciaal facet is, net zoals de informatie ten behoeve van de klanten.

De heer René Schoofs wijst er nog op dat de MIVB inmiddels nog andere projecten heeft ontworpen waarvan destijds geen sprake was, bijvoorbeeld de verlenging van tramlijn 55 naar het Zuidstation, met aansluiting op lijn 26 naar Beersel, alsook de verlenging van lijn 91 tot in Ruisbroek, met verbinding met de spoorweglijn; deze projecten zijn gepland maar nog geen feit aangezien men zich hier op Vlaams grondgebied bevindt.

De MIVB gaat ook na of ze geen lijnen met De Lijn kan uitwisselen. De heer René Schoofs denkt onder andere aan de voorstedelijke MIVB-lijn 50 naar Lot en anderzijds aan lijn O van de Lijn naar het Observatorium, een lijn die volledig parallel loopt met lijn 60 van de MIVB. Terzake zijn gesprekken aan de gang.

La STIB n'aura pas grand-chose à adapter pour s'intégrer dans le réseau suburbain sauf la nécessité de rapprocher certains arrêts de la STIB des lignes de chemin de fer et à mieux organiser les correspondances. Entre-temps la STIB a déjà aménagé, avec la collaboration de l'AED, certains arrêts, entre autres à Etterbeek, Moensberg, Boondael, Meiser, Saint-Job et Bordet. L'amélioration de la gare de transit du Nord a été effectuée avec la réalisation du CCN. Les travaux au Midi sont en cours mais auront également un impact positif dans ce sens-là.

La STIB a fait une étude pour estimer l'augmentation de voyageurs que pourrait lui procurer l'instauration du RER : sur la ligne 1 du métro, la STIB a évalué cette augmentation à 1.000 voyageurs par heure le matin et le même nombre le soir et sur la ligne 2, la STIB a évalué cette augmentation à 600 voyageurs par heure le matin et la même chose pour le retour l'après-midi. La STIB n'a pas fait d'évaluation de l'augmentation du transport de voyageurs en tram et bus ; les données disponibles ne le permettaient pas.

Lors de l'instauration du RER, la STIB prévoit de mettre en service deux trains supplémentaires de cinq voitures sur la ligne 1 du métro et un train supplémentaire de trois voitures sur la ligne 2 du métro, ce qui représente un investissement d'un milliard. La STIB a également prévu 700 millions pour l'achat potentiel de trams et de bus, si nécessaire.

M. René Schoofs signale que sur la ligne 26 de la SNCB des oblitérateurs prodatta ont été installés ; depuis l'installation de cet équipement, il est possible de voyager sur ces lignes de chemins de fer avec une simple carte STIB.

L'implication de la STIB dans le réseau RER est donc presque réalisé ; quelques points d'intermodalité pourraient encore être améliorés.

M. René Schoofs signale que M. Graindor répondra aux questions sur la problématique tarifaire, qui pour la STIB est cruciale, tout comme l'information du public.

M. René Schoofs signale encore qu'entre-temps la STIB a développé d'autres projets qui, à l'époque, n'étaient pas prévus, tel que le prolongement de la ligne de tram 55 vers le Sud pour rejoindre la ligne 26 à Beersel ainsi que le prolongement de la ligne 91 jusqu'à la gare de Ruisbroek pour assurer une correspondance avec la ligne de chemins de fer. Ces propositions sont prévues mais non encore conclues, étant donné qu'on se situe en territoire flamand.

La STIB examine aussi si elle ne pourrait pas faire des échanges de ligne avec De Lijn ; M. René Schoofs pense entre autres à la ligne suburbaine de la STIB (n° 50) vers Lot et d'autre part, la ligne O de De Lijn vers l'Observatoire, qui est tout à fait parallèle avec la ligne 60 de la STIB. Des pourparlers seront menés à cet égard.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Christian Dochy die het zal hebben over het net en de verbindingen met de andere maatschappijen voor openbaar vervoer, en aan de heer Graindor die de integratie van de tarieven zal behandelen, een kwestie die, aldus de heer Willem Draps, eerder achteruit dan vooruit lijkt te gaan.

II.2. Uiteenzetting van de heer Christian Dochy, exploitatiedirecteur

Voor de exploitatie van het Gen zijn er twee netten: het spoorwegnet enerzijds en het busnet anderzijds.

Wat het spoorwegnet en de aansluitingen met het MIVB-net betreft, zij erop gewezen dat de MIVB-haltes zo toegankelijk mogelijk moeten zijn. Boondael en Meiser, die de heer René Schoofs als voorbeeld gegeven heeft, zijn veelzeggende voorbeelden.

Wat het busnet betreft is het belangrijk dat er, in de stad, gezorgd wordt voor geschikte infrastructuur: eigen banen en stroken, ofschoon het op sommige plaatsen niet evident is deze aan te leggen.

De spreker neemt de Haachtsesteenweg als voorbeeld: het is moeilijk er een eigen baan in de twee richtingen aan te leggen aangezien de weg er maar zes meter breed is. De exploitatie-directie van de MIVB bestudeert, samen met De Lijn, een omleiding langs de Leopold III-laan teneinde tegelijk eigen banen te scheppen voor de bussen van De Lijn en de om te leiden bussen van MIVB-lijn 63 en aldus een sterke as te creëren.

Het gedeelte van de Leuvensesteenweg tussen de Ring en het Meiserplein is een ander voorbeeld. De weg is er niet breed genoeg om een eigen baan in beide richtingen aan te leggen. Dit dossier wordt bestudeerd met de ingenieurs van het BUW in het kader van een eigen baan tussen Meiser en Dailly en de bouw van de eindhalte. De MIVB denkt tot op heden aan een soort van “halve” eigen baan van de Ring tot het Meiserplein en een “halve” eigen baan van het Dailly- naar het Meiserplein. Het is de bedoeling het kruispunt tijdens de spitsuren makkelijk te kunnen oversteken.

Een ander praktisch probleem zijn de aansluitingen, zowel op het spoorweg- als op het busnet. De halte Mouterij is één voorbeeld: op lijn 161 vanuit Waals-Brabant moet een nieuwe halte komen. Het gaat erom de intermodaliteit tussen het spoorwegnet en het MIVB-net te verbeteren en te zorgen voor een directe toegang tot de perrons voor tram 81 en 82 voor de nog te bouwen Mouterijhalte, voor tram 23 en 90 en voor bus 95 en 96 aan het station van Etterbeek.

De aanleg van de stations moet er ook op gericht zijn om het overstappen van de ene vervoermodus op de andere te bevorderen. Het station van Schaarbeek kan in dit ver-

Le président passera la parole à M. Christian Dochy en ce qui concerne le réseau et les interconnexions avec les autres sociétés de transports en commun et à M. Graindor en ce qui concerne la communauté tarifaire, où on a, selon M. Draps, parfois l'impression de reculer plutôt que d'avancer.

II.2. Exposé de M. Christian Dochy, directeur d'exploitation

Pour l'exploitation du RER, il y a deux réseaux : le réseau ferré, d'une part et le réseau bus, d'autre part.

En ce qui concerne le réseau ferré et ses interconnexions avec le réseau de la STIB, il faut que les arrêts de la STIB soient d'accès le plus aisé possible ; l'illustration évoquée par M. René Schoofs des arrêts de Boondael et de Meiser est parlante à cet égard.

Pour le réseau bus, ce qui compte en ville, ce sont les aménagements ad hoc : des sites propres et des bandes bus, qui à certains endroits sont très difficiles à créer.

Et de citer l'exemple de la chaussée d'Haecht où un site propre dans les deux sens est une entreprise très difficile, étant donné la largeur disponible de la voirie (6 mètres). La direction de l'exploitation de la STIB, en collaboration avec ses collègues de De Lijn, étudie une déviation via le boulevard Léopold III pour créer des bandes bus à la fois pour les bus de De Lijn et les bus de la ligne 63 de la STIB à détourner en vue de rejoindre un axe fort.

Un autre exemple est celui de la chaussée de Louvain sur le tronçon entre le ring et la grande ceinture. La voirie n'est pas non plus assez large pour créer un site propre dans les deux directions ; ce dossier est à l'étude avec les ingénieurs de l'AED pour examiner la réalisation d'un site propre entre Meiser et Dailly, ainsi que l'aménagement du terminus. Ce que la STIB envisage jusqu'à présent, c'est un demi-site propre du ring vers la place Meiser et un demi-site propre de la place Dailly vers Meiser, l'objectif étant de traverser facilement le carrefour aux heures de pointe.

Un autre problème pratique est l'aménagement des correspondances et ce, aussi bien sur le réseau ferré que sur le réseau bus. Et de citer l'exemple de la halte Gerموir, à créer sur la ligne 161 en provenance du Brabant wallon. L'objectif est d'assurer une meilleure intermodalité entre le réseau de chemin de fer et le réseau de la STIB et un accès direct depuis les quais aux trams 81, 82 pour la halte à créer au Gerموir et de même ceux des trams 23 et 90, ainsi que les bus 95, 96 à la gare d'Etterbeek.

L'aménagement des gares vise également à favoriser l'intermodalité. Un exemple est celui de la gare de Schaarbeek où, à la place Reine Elisabeth, la STIB, en col-

band als voorbeeld worden genomen: op het Koningin Elisabethplein heeft de MIVB in samenwerking met de gemeente Schaarbeek het bestaande station heraangelegd om de beste verbindingen mogelijk te maken tussen het GEN, de transitbussen, de terminusbussen en de trams.

Tegelijk onderzoekt de MIVB de mogelijkheid om alle toekomstige haltes van de NMBS op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te bedienen. Het station van Jette is daarvan een voorbeeld. Deze studie strekt er ook toe het AZ-VUB te bedienen. Vandaag rijden bus 50 en 60 onder de spoorwegbrug op de Wereldtentoonstellingslaan. Hier zou een halte moeten komen voor bus 13 en 14.

De doelstelling van de MIVB bestaat erin te zorgen voor een zo groot mogelijke intermodaliteit tussen het GEN en het bovengronds MIVB-net.

II.3. Uiteenzetting van de heer Etienne Graindor, hoofdingenieur dienst marketing

De heer Etienne Graindor vertegenwoordigde de MIVB in de subwerkgroep "tarieven" van de Task Force, die tegelijk met de studiegroep GEN is opgericht. De exploitatiemaatschappijen en de vertegenwoordigers van de betrokken ministeriële kabinetten zijn in deze werkgroep vertegenwoordigd.

Tot op heden heeft de werkgroep zich gebaseerd op algemene principes, die ernaar streven een volledige integratie in te voeren - vergelijkbaar met de MTB-abonnementen - in het bedieningsgebied, te weten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en tien voorstedelijke zones, de "voorstedelijke kroon".

Er zijn verschillende prijsformules onderzocht. De heer Etienne Graindor geeft toe dat de werkgroep in een impasse zit. De tariefverhogingen zouden immers overdreven hoog uitvallen in vergelijking met de extra dienstverlening en uiterst negatieve gevolgen hebben voor sommige randwijken.

Deze werkgroep raakte het overigens ook niet eens over het tarief van de NMBS en dat van de gewestelijke vervoermaatschappijen; ofwel moest het tarief te sterk worden verhoogd om iedereen tevreden te stellen ofwel zouden sommige partners door de tariefintegratie te hoge verliezen lijden.

Onlangs heeft de werkgroep een grote bocht genomen waarbij het bedieningsgebied toch behouden blijft tot het Brussels Hoofdstedelijk gewest en de tien zones die de kroon vormen, te weten een gebied van ongeveer 420 km² waarvoor een politiek akkoord is bereikt.

Elke maatschappij zal binnen deze tariefintegratie haar eigen tarieven kunnen hanteren en zelfs invoeren (dit zal

laboration avec la commune de Schaerbeek, a aménagé la gare existante pour permettre les meilleures liaisons entre le RER, les bus en transit, les bus en terminus et les tramways.

Parallèlement la STIB mène une étude pour envisager la possibilité de desservir tous les futurs points d'arrêts de la SNCB dans la Région de Bruxelles-Capitale. Et de citer la desserte de la gare de Jette. Cette étude vise également la desserte de l'AZ-VUB. Actuellement, les bus 50, 60 passent en-dessous du pont de la ligne de chemin de fer sur l'avenue de l'Exposition Universelle. Il faudra y prévoir un arrêt pour les bus 13 et 14.

L'objectif de la STIB est d'assurer le mieux possible l'intermodalité entre le réseau RER et le réseau de surface de la STIB.

II.3. Exposé de M. Etienne Graindor, ingénieur en chef au service marketing

M. Etienne Graindor représente la STIB dans le sous-groupe "tarifs" de la Task Force mise en place en parallèle à l'instauration du syndicat d'études RER. Les sociétés exploitantes et les représentants des cabinets ministériels concernés sont représentés dans le groupe de travail.

Jusqu'à présent, le groupe a travaillé sur la base de principes globaux qui visent à instaurer une intégration complète - assimilable aux abonnements MTB - dans la région urbaine correspondant au territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et dans dix zones suburbaines, nommées couronne suburbaine.

Différentes hypothèses de prix ont été examinées. M. Etienne Graindor reconnaît que le groupe de travail est arrivé à une impasse parce qu'il fallait prévoir des augmentations de prix exagérées par rapport au complément de service avec des effets frontières extrêmement douloureux pour des quartiers périphériques.

Par ailleurs, ce groupe de travail arrivait également à des discordances par rapport au prix de la SNCB et au prix des sociétés de transport régionales. Ou bien, il fallait faire monter le prix trop haut pour satisfaire tout le monde, ou bien, il y avait des pertes de recettes trop importantes chez certains partenaires de la communauté tarifaire.

Très récemment, le groupe de travail a opéré un revirement important en gardant toutefois la délimitation de la Région de Bruxelles-Capitale et des dix zones formant la couronne, c'est-à-dire plus ou moins 420 km² qui font partie de l'accord politique.

Cependant, chaque société pourra continuer, au sein de cet ensemble d'intégration tarifaire, à avoir ses tarifs pro-

het geval zijn met de MIVB, die een “nettarief” zal invoeren). Er zullen daarnaast algemene tarieven komen, een volledige tariefintegratie dus.

II.4. Gedachtewisseling

De heer Willem Draps wijst erop dat de tien zones die de kroon vormen alle in het Vlaams gewest liggen.

De heer Etienne Graindor wijst de commissieleden erop dat ze op basis van het “Structuurplan Vlaanderen” als stedelijk gebied beschouwd.

De spreker wijst erop dat het behoud van de eigen tarieven van de verschillende maatschappijen een soepelere vertrekbasis is en dat men een en ander, volgens de evolutie van het voorstedelijk net, zal kunnen aanpassen.

De heer Etienne Graindor geeft een voorbeeld. Een inwoner van Wezembeek zal ofwel een MIVB-abonnement kunnen nemen voor de prijs van het huidige MTB-abonnement en alleen gebruik kunnen maken van de bussen van De Lijn en TEC, ofwel een abonnement zones 19 + 1 nemen, met een toeslag van 300 frank, en alle andere lijnen van de gewestelijke maatschappijen voor openbaar vervoer kunnen nemen.

Tot besluit attendeert de spreker erop dat men momenteel een evaluatie maakt van de financiële weerslag voor elk van de maatschappijen voor openbaar vervoer.

De heer Jean-Pierre Cornelissen heeft met aandacht de verschillende inleidende uiteenzettingen aanhoord, inzonderheid de korte uiteenzetting van de heer Etienne Graindor. De spreker heeft de indruk dat het hier over een belangrijk probleem gaat aangezien het gaat over de manier waarop men de gebruikers van de MIVB in het Vlaams Gewest bedient.

In een recente interpellatie heeft de heer Jean-Pierre Cornelissen gewezen op de willekeurige en communautaire geïnspireerde afbakening van het voorstedelijk gebied.

Volgens de heer Jean-Pierre Cornelissen staat men ver af van een gewestelijk expressnet als men het bedieningsgebied van een maatschappij beperkt tot de negentien gemeenten.

De volksvertegenwoordiger denkt aan degenen die zich met het openbaar vervoer verplaatsen van uit Groot-Bijgaarden, te weten op 500 m van de grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Hij heeft het er moeilijk mee deze mensen niet als MIVB-klanten te beschouwen.

pres, voire à les créer (ce sera le cas pour la STIB qui créera une tarification réseau). De plus, il y aura en supplément une tarification chapeau, c'est-à-dire une tarification totalement intégrée pour les parcours mixtes sur deux ou plusieurs opérateurs.

II.4. Echange de vues

M. Willem Draps signale que les dix zones formant la couronne sont toutes situées en Région flamande.

M. Etienne Graindor informe les commissaires qu'elles ont été établies selon le "Structuurplan Vlaanderen" en zone urbaine autour de Bruxelles.

M. Etienne Graindor signale que l'option prise pour la préservation des tarifs propres aux différentes sociétés est plus souple pour démarrer, quitte à l'adapter selon l'évolution du réseau suburbain.

M. Etienne Graindor illustre ses propos par un exemple. Un habitant de Wezembeek pourra soit prendre un abonnement réseau STIB au prix de l'abonnement MTB actuel et ne pourra pas voyager sur les bus de De Lijn et des TEC, soit, il prendra un abonnement zone 19 + 1 et moyennant 300 BEF supplémentaires, il pourra se déplacer sur les autres lignes des sociétés de transports en commun régionales.

M. Etienne Graindor conclut en signalant qu'on en est aux évaluations financières respectives de chaque société de transports en commun.

M. Jean-Pierre Cornelissen a écouté les différents exposés introductifs avec intérêt, en particulier le bref exposé de M. Etienne Graindor. Il lui semble qu'il s'agit d'un problème important puisqu'on aborde la manière dont on dessert les usagers de la STIB en Région flamande.

Dans une interpellation récente, M. Jean-Pierre Cornelissen a évoqué le caractère arbitraire de la délimitation de la zone suburbaine et son caractère politique dans le sens communautaire du terme.

En délimitant l'aire d'action d'une société aux dix-neuf communes, on est très loin de la réalité d'un réseau express régional, estime M. Jean-Pierre Cornelissen.

Le député songe aux personnes se déplaçant en transports en commun à partir de Grand-Bigard, c'est-à-dire à 500 m de la frontière de la Région de Bruxelles-Capitale. Il a du mal à imaginer qu'ils ne seront pas usagers de la STIB.

Het verheugt de heer Jean-Pierre Cornelissen echter wel dat men vandaag oog heeft voor de mobiliteit in een Gewest en niet langer het politiek belang van een Gewest voor ogen heeft.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet beschouwd worden als een economisch centrum, als een centrum dat werkgelegenheid schept. Dat is belangrijk en niet de geopolitieke grenzen. De heer Jean-Pierre Cornelissen wenst dat men ertoe komt het openbaar vervoer rationeel te gebruiken en dat de gebruiker die zich op een boogscheut van de taalgrens bevindt niet benadeeld wordt. Dit is één van de noodzakelijke voorwaarden om een efficiënt GEN tot stand te brengen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen betreurt ten slotte dat de negentien gemeenten tijdens de besprekingen halsstarrig op hun bevoegdheden stonden. Men had dit obstakel uit de weg moeten ruimen en rekening moeten houden met de geografische realiteit (ten zuiden van Brussel is de ring niet doorgetrokken) en niet met de politieke grenzen. Hij krijgt echter weer hoop als hij de heer Etienne Graindor hoort.

De gewestregering heeft in het GBP-II voorstellen gedaan over ondergronds openbaar vervoer en met name over de aanleg van vrije banen voor het bovengronds openbaar vervoer. De heer Bernard Clerfayt veronderstelt dat de MIVB een advies over het GBP-II heeft uitgebracht. Hij wenst daar kennis van te nemen.

De heer Alain Adriaens wijst erop dat de aansluitingen tussen de verschillende openbare vervoermiddelen moeten verbeteren. Hij stelt vast dat de aansluitingen tussen het spoorwagennet en de MIVB in twee Brusselse stations (het Noordstation en het Zuidstation) behoorlijk zijn. Hij heeft zijn twijfels over Brussel-Centraal en het station in de Leopoldswijk. In Brussel-Centraal zou er aan Cantersteen een busstation moeten zijn. Momenteel is de situatie er niet duidelijk. De bussen worden er afgeremd en het verkeer verloopt er niet zo vlot, behalve de fietsers die overal tussendoor glippen.

In het algemeen is de heer Alain Adriaens van mening dat alle vrije banen breder zouden moeten worden en dat er niet genoeg zijn.

De reizigers zullen op het openbaar vervoer overschakelen als het traject vlotter en sneller wordt afgelegd met het openbaar vervoer.

De heer Michel Moock heeft goed begrepen dat de bestuurders van de MIVB naar eigen mening klaar zijn voor het GEN zoals het in het voorontwerp van het studie bureau is voorgesteld. Volgens hem heeft de MIVB een minimalistische benadering.

Hij herinnert eraan dat de NMBS projecten heeft voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waarvan er twee op heftig verzet zijn gestuit toen ze tijdens de vergadering van

M. Jean-Pierre Cornelissen constate avec satisfaction qu'on raisonne aujourd'hui réellement en terme de mobilité dans une Région et non plus en termes d'importance politique d'une Région.

Il faut prendre la Région de Bruxelles-Capitale en tant que pôle économique, pôle créateur d'emplois ; c'est cela qui compte et non pas les limites géopolitiques. M. Jean-Pierre Cornelissen souhaite qu'on en vienne à une utilisation rationnelle des moyens de transports en commun sans pour autant pénaliser l'utilisateur qui se trouve à quelques centaines de mètres de la frontière linguistique. C'est une des conditions sine qua non pour la réussite d'un RER performant.

Enfin, M. Jean-Pierre Cornelissen regrette que dans les discussions, il y ait eu crispation sur la réalité institutionnelle des dix-neuf communes. On aurait dû briser ce mur et prendre en compte la réalité géographique (au sud de Bruxelles il n'y a pas de rocade) plutôt que la délimitation politique. En écoutant M. Etienne Graindor, il reprend cependant espoir.

Le gouvernement régional a fait des propositions au niveau du PRAS II en matière de transports en commun souterrains et notamment en matière d'aménagement de sites propres pour les transports en commun de surface. M. Bernard Clerfayt suppose que la STIB a remis un avis sur le PRAS II. Il souhaiterait en prendre connaissance.

M. Alain Adriaens aborde le problème du nécessaire développement de l'intermodalité. Il constate que dans deux gares bruxelloises, les correspondances entre le réseau ferré et la STIB sont convenables (gare du Nord et gare du Midi). En ce qui concerne la gare Centrale et la gare du Quartier Léopold, il est plus dubitatif. A la gare Centrale, le Cantersteen devrait être une gare de bus et, actuellement, cette voirie a un statut hybride où les bus sont freinés et la circulation n'est pas des plus aisées, sauf pour les cyclistes qui parviennent à s'y faufiler.

De manière générale, M. Alain Adriaens est d'avis qu'il faudrait élargir tous les sites propres et les multiplier.

En effet, le transfert modal vers les transports en commun se fera à condition que les parcours en transports en commun soient plus aisés et plus rapides.

M. Michel Moock a bien entendu que les dirigeants de la STIB estimaient être prêts pour le RER tel que présenté dans l'avant-projet du syndicat d'étude. Selon lui, la STIB a une approche minimaliste.

Il rappelle que la SNCB a des projets dans la Région de Bruxelles-Capitale dont deux ont connu, lors de leur présentation la semaine dernière en commission, une grande

de commissie van vorige week werden voorgesteld. Het gaat om de HST-terminal op het emplacement van het rangeerstation van Schaarbeek en om de ontwikkeling van het spoorwegnet in het westen, waarvoor het voorstel van het GEN-studiebureau werkelijk het absolute minimum is. Er worden nieuwe buslijnen voorgesteld die langs de hoofdwegen het centrum van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zouden bereiken en de verkeersopstoppingen nog zouden doen toenemen. Het is immers niet mogelijk om overal vrije banen of zelfs maar halve vrije banen aan te leggen. Het verkeer op de Ninoofse steenweg zit al volledig vast tijdens de spitsuren om het bij één voorbeeld te houden.

De heer Michel Moock vraagt zich af of de MIVB geen offensiever beleid zou kunnen voeren en voorstellen doen die verder gaan dan het project van het studiebureau. Men kan zich niet permitteren om het westelijk deel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te laten vallen.

De volksvertegenwoordiger wil weten wanneer de werken aan lijn 2 klaar zullen zijn. Die lijn zal dan in de twee richtingen kunnen worden gebruikt, zoals de "circle line" in Londen.

Wat denken de bestuurders van de MIVB van een lijn zoals tram 19, die op en af rijdt? Hij vermeldt deze lijn omdat ze op een groot metrostation uitkomt en nooit in de stad komt. Dit is één van methodes die geanalyseerd moet worden

De heer Michel Moock denkt dat de tijdswinst van een vrije baan voor de MIVB-voertuigen op een lijn wordt tenietgedaan door de plaatsen waar er geen vrije baan is.

Hij is eveneens van oordeel dat de vrije banen toegankelijk moeten zijn voor alle vormen van openbaar vervoer, of het nu om bussen, trams of taxi's gaat. Daartoe moeten de vrije banen een behoorlijk wegdek hebben.

Net als zijn collega Alain Adriaens kaart hij het probleem rond het Centraal-Station aan, waar het verbod om de vrije baan van de bus te gebruiken niet duidelijk is.

Tot besluit wenst hij dat de gewestelijke vervoermaatschappijen die niet onder het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ressorteren, hun voertuigen laten stoppen bij het eerste eindstation van de MIVB dat dicht bij de ring ligt. Hij hoopt dat TEC en de Lijn deze boodschap begrijpen.

Mevrouw Geneviève Meunier herinnert eraan dat in de regeringsverklaring de nadruk werd gelegd op de verbetering van het bovengronds openbaar vervoer. De reissnelheid en de frequentie van de bussen moeten dringend verbeterd worden. Ze vernoemt slechts één voorbeeld om dit te illustreren: 's morgens staan bus 65 en bus 66 stil op de Haachtse steenweg. Tijdens de spitsuren duurt de rit van het Meiserplein naar het centrum een uur. Mevrouw Geneviève Meunier heeft minister Chabert zeer onlangs een vraag gesteld over de reissnelheid van de bussen en de trams. Zijn antwoord was zeer vaag.

opposition. Il s'agit du terminal TGV à la gare de formation de Schaerbeek et le développement ferré du côté Ouest où la proposition du syndicat d'études RER est vraiment le minimum des minimorum. On y propose de nouvelles lignes de bus qui pénétreraient la Région de Bruxelles-Capitale par les grandes voies et augmenteraient encore les encombrements. Il faut savoir que des sites propres ne sont pas possibles partout, ni même des demi-sites propres. Pour ne citer qu'une chaussée, la chaussée de Ninove est déjà totalement congestionnée aux heures de pointe.

M. Michel Moock se demande si la STIB ne pourrait pas adopter une politique plus offensive et faire des propositions qui vont plus loin que le projet du syndicat d'étude. On ne peut se permettre de laisser tomber la partie Ouest de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le député souhaiterait savoir quand les travaux sur la ligne 2 seront terminés; on pourra alors utiliser cette ligne dans les deux sens comme la "circle line" à Londres.

Que pensent les dirigeants de la STIB d'une ligne pendulaire telle que le tram 19? Il la cite parce que c'est une ligne qui débouche sur une station de métro importante et qui ne pénètre jamais dans la ville; c'est une des méthodes à analyser.

Quant aux sites propres, M. Michel Moock pense que là où la STIB n'en a pas, elle perd tout ce qu'elle a pu gagner par ailleurs sur une même ligne.

Il est également d'avis que les sites propres doivent être accessibles à tous les types de transports en commun, que ce soient les bus, les trams ou les taxis. Pour cela, il faudrait que ce ne soit pas des sites propres en "caillasse".

Comme son collègue Alain Adriaens, il aborde le problème autour de la gare Centrale où l'interdiction de circuler sur le site propre du bus est très mal signalée.

Enfin, pour conclure, il souhaite que les sociétés de transports régionales, qui n'appartiennent pas à la Région de Bruxelles, se rabattent au premier terminus de la STIB proche du ring; il émet l'espoir que les TEC et De Lijn comprennent le message.

Mme Geneviève Meunier rappelle que la déclaration gouvernementale mettait l'accent sur l'amélioration des transports en commun de surface. Il est plus qu'urgent d'améliorer la vitesse commerciale et la fréquence des bus. Pour ne citer qu'un exemple, les bus 65, 66 sont systématiquement à l'arrêt chaussée d'Haecht le matin; aux heures de pointe, il faut une heure pour réaliser le trajet Meiser-Centre ville. Très récemment, Mme Geneviève Meunier a interrogé le ministre Chabert sur la vitesse commerciale des bus et des trams; sa réponse fut très vague.

De bestuurders van de MIVB spreken van vrije banen voor de bussen en van de mogelijkheid om de Haachtsesteenweg te ontlasten door een omleiding via de Leopold III laan tot stand te brengen.

Mevrouw Geneviève Meunier wenst te weten of de MIVB reeds een studie heeft uitgevoerd om de tweede HST-terminal die eventueel op het emplacement van het rangeerstation van Schaarbeek zou worden gebouwd, met de stad te verbinden. Hoeveel zou dat de MIVB kosten?

De volksvertegenwoordigster is ten slotte van oordeel dat de tariefintegratie een cruciaal punt is. Als men wil dat de reizigers naar andere vervoerwijzen overstappen, moet het vervoerbewijs aantrekkelijk geprijsd zijn. Ligt zo'n vermindering daadwerkelijk in het vooruitzicht? Zoniet zal één van de noodzakelijke voorwaarden voor het welslagen van het GEN niet vervuld worden.

De heer Albert Mahieu heeft er akte van genomen dat de heer René Schoofs gezegd heeft dat de MIVB voorzag in een investering van 1,7 miljard in het kader van het GEN om 1.000 extra reizigers op lijn 1 te kunnen vervoeren. Hij vraagt zich af hoe de volksvertegenwoordigers deze grote investering aan hun kiezers zullen uitleggen.

Tot besluit zegt de heer Albert Mahieu dat als de prijzen van het openbaar vervoer niet dalen, het mobiliteitsprobleem alleen maar zal verergeren.

Is men van plan om ervoor te zorgen dat, zoals in Duitsland, treinen op de metrolijnen kunnen rijden?

In verband met de tariefintegratie wijst mevrouw Michèle Carthé op de voorkeurtarieven die sommige vervoermaatschappijen hanteren. Hoe zal bij de tariefintegratie rekening worden gehouden met de sociale tarieven van de NMBS (onder meer voor de gehandicapten) en van de MIVB (na onderzoek van de dossiers door het OCMW)?

De heer Willem Draps wil weten hoe de bestuurders van de MIVB staan tegenover een structuur van het type "Verbund", zoals die in München en Zürich bestaat, in het kader van de tariefintegratie, die een noodzakelijke voorwaarde is voor het welslagen van het GEN in en rond Brussel. Deze structuur zou zorgen voor de coördinatie tussen de openbare vervoermaatschappijen die actief zijn in de zone in kwestie (in casu de MIVB, de NMBS, De Lijn en TEC). Deze instelling zou eveneens toezien op een optimale dienstverlening aan de gebruikers (regelmaat, frequentie, comfort, ...), op het financiële evenwicht en op de verdeling van de ontvangsten van het GEN-project over alle getreden maatschappijen.

De heer Willem Draps stelt vast dat het studiebureau niet erg actief is. Hij heeft de bestuurders van de NMBS niet horen zeggen dat de Nationale Maatschappij der

Les responsables de la STIB parlent des sites propres pour les bus et la possibilité de délester la chaussée d'Haecht et d'établir une déviation via le boulevard Léopold III.

Mme Geneviève Meunier souhaite savoir si la STIB a déjà entrepris une étude pour relier le potentiel deuxième terminal TGV à Schaarbeek-Formation vers la ville. Combien cela coûterait-il à la STIB ?

Enfin, en ce qui concerne l'intégration tarifaire, la députée estime qu'il s'agit d'un point crucial : le ticket doit être attractif pour qu'il y ait réellement transfert modal. Se dirige-t-on effectivement vers une diminution du prix des transports en commun ? Dans le cas contraire, une des conditions sine qua non de la réussite du RER ne sera pas rencontrée.

M. Albert Mahieu a noté que M. René Schoofs a signalé que la STIB prévoyait un investissement de 1,7 milliards lors de l'instauration du RER et ce, pour 1.000 voyageurs en plus sur la ligne 1. Il se demande comment les députés vont expliquer cet investissement coûteux à leurs électeurs.

Enfin, M. Albert Mahieu conclut que si on ne diminue pas les prix des transports en commun, le problème de la mobilité s'aggravera.

Est-il prévu que des trains circulent sur les lignes de métro comme c'est le cas en Allemagne ?

Mme Michèle Carthé s'interroge quant à l'intégration tarifaire en matière de tarifs préférentiels établis par certaines sociétés de transport. Comment l'intégration tarifaire s'alignera-t-elle sur les tarifs sociaux établis soit par la SNCB (entre autres pour les personnes handicapées), soit par la STIB (après examen des dossiers au CPAS), ... ?

M. Willem Draps souhaite avoir l'opinion des dirigeants de la STIB quant à l'apport ou l'urgence d'instaurer, dans le cas de la communauté tarifaire sans laquelle il n'y aura pas de RER dans et autour de Bruxelles, d'une structure du type "Verbund" telle qu'elle existe à Munich et à Zurich. Cette structure assurerait la coordination des sociétés de transports publics, qui opèrent dans la zone desservie (dans le cas étudié STIB, SNCB, De Lijn et TEC). Cet organisme veillant également à assurer un service optimal aux usagers (régularité, fréquence, confort, ...), ainsi que l'équilibre financier et la répartition des recettes du projet RER pour l'ensemble des sociétés affiliées.

M. Willem Draps constate que les travaux du syndicat d'études sont plutôt en léthargie. Il n'a pas entendu les dirigeants de la SNCB affirmer que la société des chemins de

Belgische Spoorwegen bereid was om de leiding van heel dit project op zich te nemen.

Hij vindt dat de exploitatie van een GEN in drie Gewesten met een groot aantal exploitatiemaatschappijen pure improvisatie is. Zonder "Verbund" met ruime bevoegdheden kan er volgens hem geen schot in de zaak komen. Het dossier vordert overigens zeer langzaam.

De heer Christian Dochy zal het advies van de MIVB over het GBP-II aan de commissieleden bezorgen.

In verband met de investeringen in het openbaar vervoer, de tunnels en de vrije banen waarin het GBP-II voorziet, wijst hij erop dat er, voor zover hem bekend is, bij bepaalde instellingen nog steeds een openbaar onderzoek loopt en dat dit gewestelijk bestemmingsplan weldra kracht van wet zal hebben en het oude gewestplan zal vervangen.

De heer Christian Dochy herinnert eraan dat een oorspronkelijk doel van het GBP erin bestond het verkeer uit de wijken naar de hoofdwegen te leiden.

Er zij genoteerd dat het bovengronds openbaar vervoer de grote wegen in de wijken of de hoofdwegen gebruikt. Als de woonwijken niet beschermd worden, zal het bovengronds openbaar vervoer komen vast te zitten en dat zal te wijten zijn aan het beleid inzake ruimtelijke ordening.

Volgens de heer Christian Dochy moet er goed ondergronds openbaar vervoer of openbaar vervoer op vrije banen tot stand gebracht worden. De vrije banen moeten wel echte vrije banen zijn en beschermd worden. De eigen banen moeten ook lang genoeg zijn. Het openbaar vervoer moet de verkeerslichten op de kruispunten op afstand kunnen bedienen, zowel de trams als de bussen, als men een efficiënte regeling wenst.

Dat is al zo op de Tervurenlaan in samenwerking met de gemeente Sint-Pieters-Woluwe.

Wat de aansluitingen met de MIVB in de vier grote stations betreft, is de heer Christian Dochy niet even tevreden over het Zuidstation als de heer Alain Adriaens.

De reiziger kiest voor het bovengronds openbaar vervoer en neemt de 81 of de 56 of voor het ondergronds openbaar vervoer en neemt dan de 55 of de 23. Dit betekent dat de gebruiker 50 % kans heeft om twintig minuten te moeten wachten als hij zijn aansluiting in het Zuidstation mist.

De reizigers zijn tevreden over het Noordstation. De exploitatiedirecteur kan dit begrijpen.

fer belges était disposée à prendre le pilotage global du projet.

Il lui semble qu'exploiter un RER sur trois régions avec une multitude de sociétés d'exploitation relève de l'improvisation. Sans "Verbund" avec de larges compétences, M. Willem Draps conclut qu'il n'y a pas les éléments pour faire progresser le dossier, qui avance par ailleurs très lentement.

M. Christian Dochy ne manquera pas de remettre l'avis de la STIB sur le PRAS II aux membres de la commission.

M. Christian Dochy signale que des investissements en matière de transports en commun, les tunnels, les sites propres sont prévus au PRAS I. Celui-ci est à sa connaissance toujours à l'enquête publique auprès de certains organismes. Ce Plan régional d'affectation du sol aura bientôt force de loi et remplacera l'ancien plan de secteur.

M. Christian Dochy rappelle que le PRD avait un objectif initial qui était de protéger les quartiers notamment en canalisant le trafic sur des collecteurs de quartier, qui le dirigeraient vers les grands axes.

Il est à noter que moult transports en commun en surface sont situés soit sur les collecteurs de quartier, soit sur les grands axes ; la contrepartie de la protection des quartiers d'habitation sera que les transports en commun en surface vont être englués et ce sera dû à la volonté politique en matière d'aménagement du territoire.

Pour M. Christian Dochy, il est indispensable de créer un transport public performant soit souterrain, soit en site propre, mais ce dernier doit être réel et protégé. Il faut aussi que les sites propres soient suffisamment longs, et qu'aux carrefours, les feux soient télécommandés par les transports en commun, c'est-à-dire à la fois les trams et les bus pour qu'ils aient une quelconque efficacité.

En collaboration avec la commune de Woluwe-Saint-Pierre, cela se fait déjà avenue de Tervueren.

En ce qui concerne les correspondances de la STIB aux quatre grandes gares, M. Christian Dochy ne partage pas la satisfaction de M. Alain Adriaens quant à la gare du Midi.

Soit l'utilisateur y opte pour les transports en commun de surface et il prend le 81 ou le 56, soit il y opte pour les transports en commun souterrains et il emprunte le 55 ou le 23, c'est-à-dire que l'utilisateur a 50% de chances de devoir patienter vingt minutes s'il rate sa correspondance à la gare du Midi.

A la gare du Nord les usagers se montrent satisfaits ; le directeur d'exploitation peut comprendre cette satisfaction.

De MIVB had een project voor het Centraal-Station waarvoor de maatschappij een stedenbouwkundige vergunning had gekregen. De MIVB kon haar project echter niet uitvoeren omdat ze door de verkeerspolitie werd geblokkeerd.

Wegens deze halfslachtige situatie heeft de heer Christian Dochy bewust de haltes van bus 29, 63, 65 en 66 in de Koloniënstraat en niet aan het Centraal-Station behouden, om de aandacht op het probleem te vestigen.

Het probleem is complexer in de Leopoldswijk. De NMBS heeft beslist om het station 140 meter te verplaatsen in de richting van de Naamse poort. Daar bevinden zich de haltes van bus 95, 96, 38, 60 en 80. De MIVB heeft opzettelijk bus 20 en 54 geschrapt om geen opstoppingen te veroorzaken.

Het verkeersreglement zou gewijzigd moeten worden om op de kruispunten ook voorrang te geven aan de taxi's die de vrije banen zouden kunnen gebruiken en de verkeerslichten voor het openbaar vervoer zouden kunnen bedienen, want de verkeerslichten voor het openbaar vervoer gelden tot nu toe niet voor de taxi's.

Volgens de heer Willem Draps is er ook een technisch probleem, namelijk dat de trams of de bussen, maar niet de taxi's de verkeerslichten kunnen bedienen.

De heer Christian Dochy geeft toe dat het openbaar vervoer in het westen van het Gewest verwaarloosd werd. Hij meent dat er omvangrijke infrastructures aangelegd moeten worden, want hij ziet geen goede mogelijkheden voor vrije banen.

De heer Michel Moock herinnert eraan dat hij ook het advies van de MIVB heeft gevraagd in verband met de pendellijn, te weten lijn 19.

Toen de heer Claude van den Hove en hijzelf, aldus de heer Christian Dochy, het tracé van lijn 19 getekend hebben, het door minister van verkeerswezen Herman De Croo hebben laten goedkeuren en vervolgens hebben laten aanleggen, hadden zij nooit vermoed dat de lijn zoveel gebruikt zou worden. De verklaring voor dit succes ligt voor de hand. Enerzijds is de rit van Groot-Bijgaarden via de Koning Albertlaan, het Schweitzerplein, de Basiliek en vervolgens de vrije baan voor de trams tot aan het Simonisstation sneller met de tram dan met de wagen. Ook de rit van De Wandt naar Simonis is sneller met de tram.

De heer Christian Dochy benadrukt dat tijdswinst de enige doorslaggevende reden om van de eigen wagen op het openbaar vervoer over te schakelen. Alle andere redenen doen niet terzake.

Dit gaat ook op voor de rit van de Schumanwijk naar het Rogierplein. Geen enkele EU-ambtenaar zal zijn wagen

Quant à la gare Centrale, la STIB avait un projet pour lequel la société a obtenu le permis d'urbanisme. Cependant, la STIB n'a pas pu le mettre en œuvre, suite aux blocages de la police de la circulation.

C'est à cause de cette circulation hybride que volontairement M. Christian Dochy a maintenu les arrêts des bus 29, 63, 65, 66, rue des Colonies plutôt qu'à la gare Centrale, afin qu'on prenne conscience du problème.

En ce qui concerne le quartier Léopold, le problème est plus complexe. La SNCB a décidé de reculer la gare de 140 mètres vers Namur. Là, se trouvent les arrêts des bus 95, 96, 38, 60 et 80. La STIB a délibérément sacrifié le 20 et le 54 pour ne pas créer d'embouteillages.

Quant à la priorité à donner aux taxis aux carrefours, qui pourraient emprunter les sites propres et enclencher les feux réservés aux transports en commun, il conviendrait de modifier le code de la route, car jusqu'à présent les taxis ne peuvent suivre les feux réservés aux transports en commun.

M. Willem Draps signale qu'il y a également un problème technique, c'est que le tram ou le bus peuvent commander les feux, ce qui n'est pas le cas des taxis.

M. Christian Dochy reconnaît que l'Ouest de la Région a été sacrifié en matière de transports en commun. Il est d'avis que ce sont des infrastructures lourdes, qu'il va falloir y développer, car il ne voit pas d'itinéraire valable où on pourrait établir des sites propres.

M. Michel Moock rappelle qu'il a également demandé l'avis de la STIB en ce qui concerne le pendulaire : la ligne 19.

Lorsque M. Claude Van den Hove et lui-même, informe M. Christian Dochy, ont dessiné le tracé de la ligne 19 et qu'ils l'ont fait approuver par le ministre des communications Herman De Croo, et qu'ensuite ils l'ont mis en service, ils n'ont jamais cru que la ligne allait avoir un tel succès. Il y a une explication évidente à ce succès généralisé. D'un côté, de Grand-Bigard en passant par l'avenue Roi Albert, la place Schweitzer, la Basilique et ensuite le site propre réservé aux tramways jusqu'à la station de Simonis, le parcours est plus rapide en tram qu'en voiture. De manière analogue, pour se rendre de De Wandt à Simonis, le temps de parcours est moindre qu'en voiture.

M. Christian Dochy souligne que le seul facteur déterminant pour le transfert de la voiture vers les transports en commun est le temps de parcours ; tout le reste est superfétatoire.

Il peut faire le même constat sur le parcours quartier Schuman à Rogier : aucun fonctionnaire européen ne

nemen om naar het Rogierplein te rijden, aangezien hij er tijdens de spitsuren met de metro tien minuten over doet en met de wagen ongeveer 1 uur.

De MIVB voert in samenwerking met het BUV studies uit over de vrije banen. De heer Christian Dochy onderstreept echter dat, als het Gewest een politieke beslissing neemt om eigen banen aan te leggen, dat nog niet betekent dat de gemeenten die werken zullen toestaan. De MIVB heeft al meermaals een stedenbouwkundige vergunning voor werken gekregen, die achteraf door politimaatregelen werd geblokkeerd. De heer Christian Dochy denkt eveneens aan een politiecommissaris die een beslissing van een gewestminister niet wilde uitvoeren.

De MIVB, het Bestuur voor de Uitrustingen en het Vervoer (BUV) en de gemeente Schaarbeek hebben het Koningin Elisabethplein zo laten aanleggen dat de reiziger er van verschillende vervoerwijzen kan gebruikmaken.

Het station van Schaarbeek wordt bediend door drie tramlijnen, namelijk lijn 92, 93 en 56. Bus 59 heeft er een halteplaats. De eindhalte van bus 68 bevindt er zich eveneens. Het station is dus een groot knooppunt van het openbaar vervoer. In samenwerking met de gemeente Schaarbeek en met een privé-studiebureau is er een geïntegreerd project voor de bediening door verschillende vervoerwijzen uitgewerkt om een oplossing voor de hele problematiek te vinden.

De sporen zijn zo getekend dat, als het project voor een tweede HST-terminal goedgekeurd zou worden, het mogelijk zou zijn om de bediening door verschillende vervoerwijzen die zich momenteel in het oude station van Schaarbeek bevindt, er gedeeltelijk of volledig naar te verplaatsen.

De heer Christian Dochy geeft toe dat er verschillende benaderingen van de HST-noord bestaan die echter nog niet voldoende uitgewerkt zijn om voorgesteld te worden.

In verband met de tarieven wijst de heer René Schoofs erop dat de reizigers die van buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komen, niet benadeeld zullen worden. De reiziger die van Tervuren komt en het MIVB-net gebruikt, zal een geïntegreerd tarief betalen, terwijl hij momenteel een tweede buskaartje van De Lijn moet kopen. Er zal niet veel veranderen. Wat de wijziging van de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft, spreekt de heer Schoofs zich niet uit over dit vooral politieke probleem.

De MIVB-bestuurders zijn voorstander van voorkeurtarieven voor de achtergestelde sociale bevolkingsgroepen, maar dan wel rekening houdend met de financiële mogelijkheden van de Maatschappij voor Intercommuniaal Vervoer te Brussel.

prendra sa voiture pour se rendre à Rogier, en métro, le temps de parcours est de dix minutes et en voiture environ une heure aux heures de pointe.

La STIB étudie les sites propres en collaboration avec l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED). M. Christian Dochy souligne toutefois que s'il y a une décision politique de la Région en faveur d'un site propre, ce n'est pas encore pour cela que les communes vont permettre de l'exécuter. La STIB a connu plusieurs cas où elle avait obtenu un permis d'urbanisme et par après des mesures de police ont bloqué la décision. M. Christian Dochy a également en mémoire un commissaire de police qui refusait d'exécuter une décision d'un ministre régional.

La STIB, l'Administration de l'équipement et des déplacements et la commune de Schaerbeek se sont penchés sur l'aménagement de la place Reine Elisabeth en vue d'y assurer une réelle desserte multimodale.

A la gare de Schaerbeek arrivent de trois endroits différents trois lignes de tram 92, 93 et 56 et passe le bus 59, le bus 68 a son terminus en un troisième endroit. Il s'agit donc d'un gros nœud de passage de transports en commun. Un projet intégré de desserte multimodale a été élaboré en collaboration avec la commune de Schaerbeek et l'aide d'un bureau d'études privé. Ce projet tente de répondre à l'ensemble de la problématique.

Les voies sont dessinées de telle façon que, si le projet de deuxième terminal TGV aboutissait, il ne soit pas impossible d'y transférer une partie ou la totalité de la desserte multimodale actuellement à l'ancienne gare de Schaerbeek.

M. Christian Dochy reconnaît que, dans le cas du TGV Nord, on a fait différentes approches qui ne sont cependant pas suffisamment mûres pour être exposées.

En matière de tarifs, M. René Schoofs a déjà signalé que les clients hors Région de Bruxelles-Capitale ne seront pas pénalisés. Le voyageur en provenance de Tervuren, qui emprunte le réseau de la STIB, paiera un tarif intégré alors qu'actuellement il doit acheter un deuxième ticket à De Lijn. Il n'y aura pas grand-chose qui changera. Quant à la modification des limites de la Région de Bruxelles-Capitale, M. René Schoofs ne se prononcera pas sur ce problème éminemment politique.

Les dirigeants de la STIB sont en faveur des tarifs préférentiels pour les classes sociales défavorisées, mais dans les limites financières de la Société des transports en commun intercommunaux bruxellois.

Men mag niet vergeten dat, als het Vlaams Gewest gratis openbaar vervoer aanbiedt voor 65-plussers, een derde hiervoor betaalt.

Mevrouw Michèle Carthé vraagt of er een regeling komt waarbij de verschillende maatschappijen hun eigen sociale tarieven behouden dan wel of ze opgenomen worden in de eenheidstarieven.

Volgens de heer René Schoofs zal dat niet makkelijk zijn.

De heer Etienne Graindor voegt eraan toe dat men ervoor kiest de tarieven per maatschappij te behouden. Hij wijst erop dat de voorstellen van de maatschappijen door de toezichhoudende overheid zijn goedgekeurd en dat deze verschillen van Gewest tot Gewest. Een integratie die overkoepelt is op dit vlak neutraal.

De spreker herinnert er ook aan dat de gewestelijke vervoermaatschappijen beheerd worden op grond van een beheerovereenkomst waarin de rechten en de plichten zijn vastgesteld.

De heer Willem Draps stelt vast dat de leiding van de MIVB niet kan voorkomen dat er discriminaties ontstaan tussen identieke categorieën van gebruikers naargelang ze zich in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of in de rand verplaatsen. Er wordt akte genomen van deze problemen.

De heer René Schoofs zegt dat de studiegroep een economischebelangengroep had opgericht, die de rol moest spelen van het "Verbund" en dus de uurregelingen, de frequenties en de verdeling van de ontvangsten van de subsidies moest vaststellen.

De heer Etienne Graindor geeft echter toe dat een en ander veranderd is en dat men er in de werkgroep voor de tariefintegratie voor gekozen heeft om te werken met multilaterale overeenkomsten tussen de maatschappijen. Aldus ging men het probleem betreffende de leiding van het Verbund uit de weg.

Volgens de heer Willem Draps is de bevoegdheid van de Verbünde in sommige gebieden van Duitsland veel ruimer en kunnen ze zelfs het initiatief nemen om de frequenties en de uurregelingen vast te stellen.

De volksvertegenwoordiger heeft de indruk dat er geen commandant zit in de cockpit van het GEN. Er is niemand die de verantwoordelijkheid neemt om dit dossier te laten opschieten. Er zijn vele gesprekspartners met de verschillende overheden die alleen de belangen van hun eigen Gewest zien. Er is geen enkele overkoepelende instantie die dit dossier doet opschieten.

De leiding van de MIVB mag weliswaar geen politiek standpunt innemen, maar toch attendeert de heer Etienne

Il ne faut pas oublier que lorsque la Région flamande octroie les transports en commun gratuits aux plus de 65 ans, il y a un tiers payant.

Mme Michèle Carthé souhaite savoir si on évolue vers un ensemble où les différentes sociétés conserveront leurs propres tarifs sociaux ou si on va les intégrer dans la communauté tarifaire.

M. René Schoofs constate que ce ne sera pas une chose aisée.

M. Etienne Graindor complète l'information en soulignant qu'on maintient les tarifs par société ; il faut savoir que les propositions émanant des sociétés ont été approuvées par l'autorité de tutelle. Celles-ci sont différentes en fonction de chacune des Régions. Une intégration qui chapeaute est neutre à ce niveau.

Il faut se rappeler que les sociétés de transports régionales sont gérées par le biais d'un contrat de gestion qui détermine les devoirs et obligations.

M. Willem Draps constate que les dirigeants de la STIB ne peuvent éviter les discriminations entre catégories d'utilisateurs identiques selon le lieu de déplacement en Région de Bruxelles-Capitale ou en périphérie. On acte que ces problèmes existent.

M. René Schoofs signale que le syndicat d'études avait mis sur pied un Groupe d'intérêt économique qui devait assumer le rôle du "Verbund" : fixer les horaires, les fréquences et assurer la distribution des recettes et des subsidies.

M. Etienne Graindor reconnaît toutefois que les choses ont évolué et qu'au sein du groupe de travail de l'intégration tarifaire, l'option a été prise de travailler par des accords multilatéraux entre sociétés, car il fallait éviter le problème de savoir qui allait diriger la structure du type "Verbund".

M. Willem Draps signale que les "Verbünde" ont une compétence beaucoup plus large dans certaines régions d'Allemagne et ont même un pouvoir d'initiative quant à la détermination des fréquences et des horaires.

Le député a l'impression qu'il n'y a pas de commandant dans le cockpit du RER ; il n'y a personne qui prend la responsabilité de faire avancer le dossier. Il y a une multitude d'intervenants avec les différentes autorités qui voient les intérêts de leur propre Région. Il n'y a pas d'autorité qui chapeaute et qui fait avancer le dossier.

Bien que les dirigeants de la STIB n'ont pas à se prononcer d'un point de vue politique, M. Etienne Graindor

Graindor erop dat de denkoefening die in de werkgroep voor de tariefintegratie is gemaakt nuttig is om, als het ogenblik is aangebroken, de tariefintegratie voor het gehele GEN-net in te voeren. Hij stelt vast dat, op dat ogenblik, de treinen en bussen die volgens het eenheidstarief rijden 60% van hun kilometers in het Vlaams Gewest zullen afleggen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen komt terug op de problematiek van de eigen baan in Brussel, wat een fundamentele kwestie is. Hij geeft toe dat de gemeenten soms en helaas een ander standpunt innemen dan het Gewest.

Volgens hem zijn er in heel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet eens vijf kilometer eigen banen voor de bussen. En dan nog moet men zien wat er op die vijf kilometer al niet gebeurt.

De spreker vindt ook dat men ervoor moet ijveren om de taxi, die een aanvulling moet zijn van het openbaar vervoer, de eigen banen van het openbaar vervoer te laten gebruiken.

De heer Bernard Clerfayt wijst erop dat hij geen antwoord heeft gekregen inzake de infrastructuurprojecten ten gunste van het openbaar vervoer die in het GBP opgenomen staan.

Volgens de heer Christian Dochy heeft het geen enkele zin dat de MIVB studies laat maken over projecten die ze niet met zekerheid kan verwezenlijken.

De heer Bernard Clerfayt vraagt of hij goed begrepen heeft dat de voorstellen van de Regering niet voortspuiten uit de projecten van de studiedienst van de MIVB.

De heer Christian Dochy gaat niet in op de uitspraken van de volksvertegenwoordiger.

De heer Michel Moock komt terug op de kwestie van de verbinding Clemenceau-Beekant op lijn 2. Gaat de MIVB daar zelf voor zorgen of hoopt ze een alternatief te vinden in het gewestelijk expresnet?

De heer Christian Dochy zegt dat het sluiten van lijn 2 momenteel bestudeerd wordt en dat de werken in augustus 2000 starten.

De spreker zegt dat de bouwvergunningen en de aanvragen om milieueffectenstudies zijn ingediend.

De heer Christian Dochy meent dat het traject tot aan La Croix in 2003-2004 zal worden opengesteld. Voor meer informatie verwijst hij naar de verantwoordelijken van het BUV.

De voorzitter is het daarmee eens; de volksvertegenwoordigers mogen alle mogelijke vragen stellen, maar ze

signale que l'exercice, qui est fait au sein du groupe de travail intégration tarifaire, est une mise en condition pour réaliser le moment venu l'intégration tarifaire sur l'ensemble du réseau RER. Il constate qu'à ce moment-là 60% des kilomètres train et bus correspondant à l'intégration tarifaire sera faite en Région flamande.

M. Jean-Pierre Cornelissen souhaite en revenir à la gestion des sites propres à Bruxelles, qui est fondamentale. Il reconnaît que la Région a parfois un point de vue alors que les communes adoptent malheureusement une autre attitude.

Selon lui, il n'y a pas plus de cinq kilomètres de sites propres réservés aux bus sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale! Et encore, il faudrait voir ce qui se passe sur ces cinq kilomètres.

Il lui semble également qu'il faudrait œuvrer pour que le taxi, qui doit être un élément complémentaire des transports en commun, puisse circuler sur les sites propres carrossables.

M. Bernard Clerfayt signale qu'il n'a pas eu de réponse sur les projets d'infrastructures en faveur des transports en commun prévus au PRAS.

M. Christian Dochy signale qu'il est inutile que la STIB s'engage à faire des études sur des projets pour lesquels elle n'a pas la garantie de pouvoir les réaliser.

M. Bernard Clerfayt demande s'il a bien compris que les propositions du gouvernement ne résultent pas des projets du service d'étude de la STIB ?

M. Christian Dochy ne se prononcera pas sur cette affirmation du député.

M. Michel Moock réitère sa question concernant le bouclage Clémenceau-Beekant à la ligne 2 ou bien la STIB espère-t-elle trouver dans le réseau express régional une solution de substitution ?

M. Christian Dochy signale que le bouclage à la ligne 2 est en cours d'étude et que les travaux seront entamés au mois d'août 2000.

Les permis de bâtir et les demandes d'études d'incidences ont été introduits.

M. Christian Dochy pense que la mise en service jusqu'à La Croix se fera en 2003-2004. Pour de plus amples informations, il renvoie aux responsables de l'AED.

Le président abonde dans le même sens ; les députés peuvent poser les questions qu'ils souhaitent, mais on ne

mogen de exploitatieverantwoordelijken van de MIVB niet vragen te antwoorden in de plaats van de BUV.

III. Hoorzitting met de verantwoordelijken van het bestuur voor de uitrustingen en het vervoer (BUV)

De volgende personen worden door de commissie gehoord: de heren Jean-Claude Moureau, directeur-generaal van het BUV, Jean-Marie Peeters, inspecteur-generaal van het BUV, Thierry Duquenne, diensthoofd van de dienst openbaar vervoer van het BUV en G. Verheulpen, directeur van de dienst infrastructuur van het openbaar vervoer van het BUV.

De heer Willem Draps herinnert eraan dat de commissie heel onlangs het BUV heeft bezocht. Het BUV heeft toen heel wat standpunten naar voren gebracht. De spreker vraagt zich af of men, alvorens de gedachtewisseling aan te vangen, nog eens moet luisteren naar een uiteenzetting van de leiding van het BUV over de mobiliteit in en rond Brussel, het GEN en aanverwante kwesties.

Volgens verschillende volksvertegenwoordigers is het interessant het standpunt van het BUV te kennen betreffende de projecten van de NMBS.

III.1. Uiteenzetting van de heer Jean-Claude Moureau, directeur-generaal van het BUV

De heer Jean-Claude Moureau wijst erop dat hij, in tegenstelling met de vorige sprekers, een bestuur vertegenwoordigt dat het beleid uitvoert waartoe de regering heeft beslist en dat dit bestuur geen maatschappij is voor openbaar vervoer. Het BUV heeft het document van de NMBS ontvangen en heeft bijgedragen tot de besluitvorming van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over dat rapport.

Het standpunt van minister Jos Chabert en van staatssecretaris Robert Delathouwer is vandaag, na instemming van de regering, dat van het BUV geworden.

De heer Jean-Claude Moureau wenst een en ander aan te kaarten.

Hij wijst er in de eerste plaats op dat het BUV ermee ingenomen is dat het rapport van de Task Force van de NMBS algemene en ambitieuze plannen inhoudt, die veel verder gaan dan de aanbevelingen van het studiebureau SOFRETU en de beslissingen van de Interministeriële Conferentie voor Vervoer en Infrastructuur (ICVI) van 30 maart 1999.

De heer Jean-Claude Moureau attendeert er ook op dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van heel nabij zal

peut obliger les responsables d'exploitation de la STIB de répondre en lieu et place de l'AED.

III. Audition des responsables de l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED)

Seront auditionnés par la commission : MM. Jean-Claude Moureau, directeur général de l'AED, Jean-Marie Peeters, inspecteur général de l'AED, Thierry Duquenne, chef de service des transports publics à l'AED ainsi que G. Verheulpen, directeur de l'infrastructure des transports publics à l'AED.

M. Willem Draps rappelle que la commission a visité l'AED très récemment. A cette occasion, beaucoup de positions de l'AED ont été évoquées. Il se demande si, avant l'échange de vues, il convient encore d'entendre un exposé des dirigeants de l'AED au sujet de la mobilité dans et autour de Bruxelles, du RER et des questions connexes.

Plusieurs députés estiment qu'il est utile d'avoir une réaction de l'AED aux projets de la SNCB.

III.1. Exposé de M. Jean-Claude Moureau, directeur général de l'AED

M. Jean-Claude Moureau signale que, contrairement aux précédents orateurs, il représente une administration qui exécute la politique décidée par le gouvernement et non pas une société d'exploitation de transport. Dans ce cadre-là, l'AED a reçu le document de la SNCB et a contribué à la décision de la Région de Bruxelles-Capitale au sujet de ce rapport.

La proposition du ministre Jos Chabert et du secrétaire d'Etat Robert Delathouwer est aujourd'hui, après l'aval du gouvernement, devenue celle de l'AED.

M. Jean-Claude Moureau souhaite relever l'un ou l'autre point.

En premier lieu, l'AED tient à se réjouir du fait que ce rapport de la Task Force de la SNCB met en évidence son caractère global et ambitieux qui va bien au-delà des recommandations du syndicat d'études SOFRETU et des décisions de la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure (CICI) du 30 mars 1999.

M. Jean-Claude Moureau souligne également que le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale suivra

nagaan hoe dit algemeen project zal ingepast worden in het, weliswaar nog op te stellen, tienjareninvesteringsplan van de NMBS. Hij onderstreept echter dat de nog uit te voeren studies de al goedgekeurde prioritaire projecten, zoals het viersporig maken van het traject Watermaal-Schuman van lijn 161, niet mogen vertragen.

Bovendien mag dit heel uitgebreid programma, dat geen details bevat betreffende de planning van de investeringen, in geen geval het GEN-project, waarvan sprake is in de regeerverklaringen van de gewestelijke en federale regeringen, opschorten. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering eist in dit verband dat de federale regering een duidelijke planning vaststelt voor de investeringen voor het GEN.

Er zijn voor de Brusselaars bepaalde prioriteiten die de NMBS niet zal mogen negeren, bijvoorbeeld zoveel mogelijk van de veertig in het GewOP en in het ontwerp van GBP vastgestelde gewestelijke GEN-stations, werkelijk in het GEN-netwerk opnemen, bijkomende en dringende inspanningen doen om de bestaande stations te renoveren, de intermodaliteit te bevorderen en het comfort van de reizigers te verbeteren.

Het is ook duidelijk dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering meer belang hecht aan het oplossen van de verloederende rond het Zuidstation dan aan de bouw van de tweede HST-terminal op de rangeerterreinen in Schaarbeek.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vraagt ook dat men ervoor zorgt dat het GEN niet tot een netwerk van boemeltreintjes verwordt en dat men bijgevolg snel en duidelijke beslissingen neemt, inzonderheid over het specifieke materiaal dat er voor het GEN nodig is.

De regering vraagt ook dat men, in het kader van het GEN, overweegt lijn 28 te gebruiken om de wijken te bedienen, die in ontwikkeling zijn rond het Weststation, en de Noord-Zuidverbinding ontlast.

De heer Jean-Claude Moureau geeft geen uitvoerige uitleg bij de beslissing van de regering. De enkele ter sprake gebrachte punten zijn echter prioritair in vergelijking met de People Mover, de keerlus en andere plannen van de NMBS, die voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest minder belangrijk zijn.

III.2. Uiteenzetting van de heer Thierry Duquenne, diensthoofd van het openbaar vervoer bij het BVV

Als inleiding tot zijn uiteenzetting herinnert de heer Thierry Duquenne eraan wat er op het spel staat inzake de mobiliteit in en rond Brussel tijdens de spitsuren (tussen zeven en negen uur 's ochtends.

de près comment ce projet global sera intégré dans le plan d'investissement décennal de la SNCB, encore à élaborer, étant entendu que les études encore à réaliser ne peuvent causer de retards aux projets prioritaires déjà approuvés, tels que la mise à quatre voies de la section Watermael-Schuman sur la ligne 161.

De plus, ce programme extrêmement large, qui manque de détails au niveau de la programmation des investissements, ne peut en aucun cas reporter le projet RER qui est repris nommément dans les déclarations gouvernementales régionales et fédérale. Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale réclame à cet égard du gouvernement fédéral une programmation précise des investissements pour la mise en œuvre du RER.

Il y a certaines priorités pour les Bruxellois auxquelles la SNCB ne pourra échapper : il s'agit par exemple d'intégrer dans le réseau RER le maximum des quarante gares régionales RER définies au PRD et au projet de PRAS et de faire des efforts supplémentaires et urgents pour rénover les gares existantes tout en développant leur intermodalité et en améliorant l'accueil des voyageurs.

Il est clair également que pour le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, éliminer le chancre à la gare du Midi, est une plus grande priorité que de mettre sur pied un deuxième terminal TGV à Schaerbeek-Formation.

La Région de Bruxelles-Capitale demande également qu'on évite de transformer le RER en un tortillard et que dès lors, on prenne des décisions rapides et précises notamment sur la définition du matériel roulant spécifique pour le RER.

Le gouvernement demande également que soit prise en compte une utilisation de la ligne 28 par le RER de manière à desservir les quartiers en développement de la gare de l'Ouest et d'opérer un délestage de la jonction Nord-Midi.

M. Jean-Claude Moureau ne fait pas une description exhaustive de la décision du gouvernement. Les quelques points évoqués sont toutefois prioritaires par rapport aux "people mover", diabolos et autres dispositions en projet à la SNCB, qui concernent moins la Région de Bruxelles-Capitale.

III.2. Exposé de M. Thierry Duquenne, chef de service des transports publics à l'AED

En liminaire à son exposé, M. Thierry Duquenne souhaite rappeler les enjeux de la mobilité dans et autour de Bruxelles aux heures de pointe (entre sept et neuf heures) du matin.

Van de 500.000 personen die zich tijdens de spits gelijktijdig verplaatsen:

- * komen er 271.000 uit Brussel;
- * komen er 208.000 uit de rest van het land.

Vijftig percent van de personen die uit de rest van het land komen, wonen in de rand (straal van minder dan 30 km rond Brussel); de andere 50% komt van verder (meer dan 30 km).

Tijdens de ochtendspits verplaatsen 165.000 Brusselaars, 74.000 personen uit de rand en 56.000 personen uit de rest van het land zich met de auto, wat inhoudt dat er in totaal 295.000 auto's tijdens de spitsuren op de weg zijn. Men stelt vast dat 56% van de Brusselaars tijdens de spitsuren de auto nemen tegenover 44% niet-Brusselaars.

Uit deze cijfers - 66% van de Brusselaars, 78% van de personen uit de rand en 55% uit de rest van het land gebruiken de auto - blijkt dat de kwaliteit van de dienstverlening van het openbaar vervoer minder goed is in een straal van 30 km rond Brussel. Dit is een belangrijk aspect dat men voor ogen moet houden wanneer men een mobiliteitsplan opstelt voor Brussel en de rand.

De heer Thierry Duquenne wijst er evenwel op dat men moet vermijden dat het aantal personen van buiten een straal van 30 km rond Brussel vermindert en dat het aantal personen van binnen een straal van 30 km van Brussel tegelijk toeneemt.

Als het GEN er eenmaal is - in 2010 als alles goed gaat (volgens het Irisvervoerplan van 1997 zou het GEN er in 2005 moeten komen; er is echter nu al vijf jaar vertraging) - zullen er in Brussel 12.000 auto's minder rondtoeren. Zowat 6.000 van deze 12.000 reizigers zullen het openbaar vervoer nemen; de rest zal met de fiets komen of zich te voet verplaatsen.

De heer Thierry Duquenne attendeert er ook nog op dat er in een mobiliteitsplan voor Brussel en de rand rekening moet worden gehouden met de delocalisatie van de werkgelegenheid naar de rand. Zowat 9.000 personen begeven zich dagelijks naar Diegem, Zaventem en Vilvoorde.

Dankzij het GEN zullen er 5.000 privé-auto's minder naar Brussel rijden en zal het openbaar vervoer 44.000 klanten bij krijgen.

Het opzet van het GEN bestaat erin zoveel mogelijk verplaatsingen van de rand naar Brussel met het openbaar vervoer in plaats van met het privé-voertuig te maken. Maar als men weet dat het openbaar vervoer er 44.000 reizigers zal bij krijgen, dan moet men ook zorgen dat er voldoende capaciteit is en dat de frequentie voldoende hoog is.

Sur 500.000 personnes qui se déplacent simultanément aux heures de pointe :

- * 271.000 viennent de Bruxelles ;
- * 208.000 personnes viennent du reste du pays.

Du reste du pays, il y a 50% de personnes qui viennent de la proche périphérie (rayon inférieur à 30 km autour de Bruxelles) et 50% au-delà des 30 km.

Aux heures de pointe le matin, se déplacent en voiture, 165.000 Bruxellois, 74.000 personnes de la périphérie et 56.000 du reste du pays, soit au total 295.000 voitures en mouvement aux heures de pointe. On constate qu'aux heures de pointe 56% des Bruxellois empruntent la voirie, contre 44% de non-Bruxellois.

De ces chiffres - 66% des Bruxellois, 78% des personnes en provenance de la périphérie et 55% du reste du pays utilisent la voiture - il découle que la qualité du service des transports en commun est moindre dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles. C'est un élément important à avoir en tête lorsqu'on élabore un plan de mobilité dans et autour de Bruxelles.

Cependant, souligne M. Thierry Duquenne, il est important de ne pas diminuer les parts de marché au-delà des 30 km autour de Bruxelles pour augmenter la part de marché dans un périmètre de 30 km autour de Bruxelles.

Lorsque le RER sera mis sur pied - en 2010 si tout va bien (le plan Iris des déplacements prévoyait en 1997 l'instauration d'un RER en 2005 ; un retard de cinq ans est déjà observable) - cela fera 12.000 voitures en moins à Bruxelles. N'oublions pas, en effet, que la mobilité mécanisée aura progressé entre-temps. Sur ces 12.000, il y aura 6.000 voyageurs pour les transports en commun et le reste se déplaçant à vélo ou à pied.

M. Thierry Duquenne signale que dans un plan de mobilité dans et autour de Bruxelles, il faut également tenir compte de la délocalisation de l'emploi dans la périphérie; 9.000 personnes se rendent tous les jours à Diegem, Zaventem et Vilvoorde.

Avec le RER, de l'extérieur vers Bruxelles, il y aura 5.000 véhicules particuliers en moins et 44.000 clients des transports en commun en plus.

Tout l'enjeu du RER consiste à transférer un maximum des déplacements de la périphérie vers Bruxelles, qui s'effectuait en transport privé vers les transports en commun. Mais si on prévoit 44.000 personnes en plus dans les transports en commun, il faut également prévoir le nombre de places suffisantes et l'augmentation des fréquences.

De heer Willem Draps zegt dat, voor de leden van de commissie voor infrastructuur, het gewestelijk expresnet ook een weerslag moet hebben op het vervoer in Brussel zelf.

De heer Thierry Duquenne bevestigt dat het GEN, samen met andere maatregelen, ervoor zal zorgen dat er 12.000 auto's minder in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komen. Dit is echter alleen mogelijk als de frequentie van het openbaar vervoer wordt verhoogd, als het net fijnmaziger wordt gemaakt en als het plan om de reissnelheid van het bovengronds openbaar vervoer te verbeteren, wordt uitgevoerd.

Hij geeft toe dat het vandaag niet mogelijk is om in Brussel met de trein, ondanks het feit dat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 40 stations zijn, kortere of langere afstanden af te leggen. Om van Vorst naar Jette te gaan, moet men vandaag in het Zuidstation drieënveertig minuten wachten.

Het ideale plan van de NMBS 2001-2002 moet echter alternatieven bieden voor de auto in Brussel.

De spreker komt terug op het tienjarenplan van de NMBS 1996-2005 en wijst er op dat er voor het GEN niets uitdrukkelijks is vastgesteld maar dat het plan toch een weerslag heeft op het GEN-project, te weten door de aanzienlijke investeringen voor de HST en het viersporig maken van de lijn Halle-Brussel en Brussel-Leuven - werken die zopas voltooid zijn. De heer Thierry Duquenne herinnert eraan dat de NMBS nog altijd werkt met "glijdende" vijfjarenplannen.

Destijds hebben de NMBS en de federale regering, zoals de bijzondere wet dit overigens bepaalt, de drie gewesten geraadpleegd over het tienjarenplan. Tot tweemaal toe heeft de Brusselse regering er in haar advies op gewezen dat er met geen woord over het GEN wordt gerept.

Het enige aspect dat tot op heden kon beschouwd worden als een expliciete investering inzake het GEN, was het viersporig maken van lijn 161 vanaf het station van Watermaal-Bosvoorde tot Schuman, wat in de gehele investering van enkele honderden miljarden weinig voorstelde.

Het document van de Task Force van de NMBS voorziet in de aankoop van 476 wagons met twee verdiepingen in het kader van de exploitatie van het GEN, de bouw van de tunnel Schuman-Josaphat, het viersporig maken van de lijn Ottignies-Brussel (lijn 161) en van de lijn Brussel-Nijvel (lijn 124) en het project voor een diabolo in Brussel Nationaal waardoor het station van de Nationale Luchthaven niet langer een kopstation is en waardoor de verbinding mogelijk wordt naar Leuven/Luik en naar Antwerpen. Voorts wordt er ook voorzien in het viersporig maken van de lijn vanaf het station Bockstael tot de

M. Willem Draps affirme que, pour les membres de la commission de l'infrastructure, le réseau express régional doit également avoir un impact sur le terrain du transport intra-bruxellois.

M. Thierry Duquenne confirme que le RER, en parallèle avec d'autres mesures, aura comme impact : 12.000 voitures en moins dans la Région de Bruxelles-Capitale. Mais cela va de pair avec une augmentation de la fréquence des transports en commun, un meilleur maillage, la véritable mise en œuvre du plan VICOM (vitesse commerciale) des transports en commun de surface.

Il reconnaît qu'aujourd'hui, malgré la quarantaine de gares existantes dans la Région de Bruxelles-Capitale, il n'y a pas moyen de parcourir Bruxelles en train, pour ce qui est des moyennes et plus longues distances. Pour parcourir la distance Forest vers Jette, il faut actuellement prévoir quarante-trois minutes d'attente au Midi.

Il faut impérativement que le plan décennal de la SNCB 2001-2010 offre de véritables alternatives à la voiture pour Bruxelles.

Pour en revenir au plan décennal de la SNCB de 1996 à 2005, celui-ci ne prévoyait rien de manière explicite pour le RER mais a tout de même eu une influence implicite sur le projet de RER via les investissements très importants en matière de TGV et la mise à quatre voies quasi terminée de Hal à Bruxelles et la mise à quatre voies également de Bruxelles-Louvain dont les travaux viennent d'être entamés. M. Thierry Duquenne rappelle que la SNCB travaille toujours par plan glissant de cinq ans.

A l'époque, comme le prévoit la loi spéciale, la SNCB et le gouvernement fédéral avaient consulté les trois régions sur le plan décennal. A deux reprises, le gouvernement bruxellois a émis un avis soulignant notamment le manque de prise en compte du RER.

Le seul point qui jusqu'à ce jour pouvait être considéré comme un investissement explicite pour le RER était la mise à quatre voies de la ligne 161 de la gare de Watermael-Boitsfort à Schuman, ce qui dans l'investissement global de plusieurs centaines de milliards ne représentait pas grand-chose.

Le document de la Task Force de la SNCB prévoit l'acquisition de 476 voitures à deux étages pour exploiter le RER ; le tunnel Schuman-Josaphat ; la mise à quatre voies de la ligne 161 Ottignies-Bruxelles et de la ligne 124 Bruxelles-Nivelles et la mise sur pied d'un projet diabolo à Bruxelles-National. La Task Force prévoit également le désenclavement de la gare de Bruxelles-National-Aéroport, actuellement en cul-de-sac, vers Louvain-Liège et vers Anvers. La mise à deux voies de la gare de Bockstael jusqu'au quadrilatère de Schaerbeek (c'est-à-dire à un kilomètre de la gare de Schaerbeek) ; la gare TGV Nord ;

vierhoek van Schaarbeek (te weten op één kilometer van het station van Schaarbeek), in de bouw van een HST-halte in het Noordstation, in het viersporig maken van een gedeelte van lijn 50 tussen Sint-Katharina-Lombeek en Brussel.

De heer Thierry Duquenne wijst er in verband met het GEN op dat de eerste fase in overeenstemming is met het SYSTRAPlan zoals dit in januari 1998 is opgesteld. De tweede fase daarentegen, die de HST-terminal in Schaarbeek-Vorming omvat, is strijdig met dit plan. Het zijn eigen voorstellen van de NMBS, die in één ruk ongedaan maken waaraan vijf jaar is gewerkt en wat er in hoofdzaak toe strekte te zorgen voor een overzichtelijk net met goede frequenties.

De spreker geeft een voorbeeld: de trein uit Ottignies, die om 8.15 uur vertrekt, zou de GEN-trein van 8 uur inhalen omdat deze laatste een omweg maakt langs het nieuwe HST-station. De verzadiging van sommige assen en de mengeling van snelle en trage treinen, laat het ergste vrezzen.

De heer Willem Draps zegt dat de commissieleden uit de hoorzittingen met de NMBS onthouden dat het project "Brussel-Europa" van de NMBS toegevoegd is aan de vroegere ontwerp- en denkoefeningen en dat het de samenhang van de vroegere studie ontwricht.

Volgens de heer Thierry Duquenne was die samenhang al in gevaar door het te weinig benutten van lijn 28. De NMBS voerde als argumenten aan dat deze lijn minder goed aangeduid is en door de reizigers dus minder wordt gebruikt. De spreker wijst er voorts op dat het project voor een tweede HST-terminal in Schaarbeek-Vorming duidelijk problemen inzake intermodaliteit doet rijzen. De plannen veranderen bijna voortdurend. Het jongste plan van de NMBS, dat dateert van medio maart 2000, verschilt van dat van een maand eerder en houdt wel rekening met lijn 28 (weliswaar met een andere frequentie dan lijn 26). De leiding van de NMBS heeft blijkbaar uiteindelijk begrepen dat het Weststation een ander lot verdiende.

III.3. Uiteenzetting van de heer Jean-Marie Peeters, inspecteur-generaal van het BUV

De heer Jean-Marie Peeters herinnert eraan dat men klaar en duidelijk zal moeten bepalen welke plaats het net in het GEN-dossier inneemt. Momenteel bestaan er verschillende voorstellen: de eerste staan in de Irisstudie, de volgende in de SOFRETU-SYSTRAStudie; het jongste is een eerste voorstel van de GEN-studiegroep op federaal vlak.

Men zal dit net op grond van objectieve criteria moeten vaststellen.

et la mise à quatre voies d'un tronçon de la ligne 50 entre Sint-Katharina-Lombeek et Bruxelles sont également proposés.

M. Thierry Duquenne signale qu'en ce qui concerne le RER, la première phase est conforme au plan SYSTRAS tel qu'élaboré en janvier 1998. Par contre, la deuxième phase, qui comprend le terminal TGV à Schaarbeek-Formation est non conforme à ce plan ; ce sont des propositions propres à la SNCB qui balaient d'un revers de la main tout ce qui avait été pensé pendant cinq ans et qui visait essentiellement à mettre sur pied un réseau lisible ayant de bonnes fréquences et facile à comprendre pour le client.

Pour ne citer qu'un exemple, M. Thierry Duquenne cite le train d'Ottignies qui démarre à 8h15' et qui rattraperait le train RER de 8h00' parce que le train RER fait un détour par la nouvelle gare TGV ; la saturation de certains axes, ainsi que le mélange de trains rapides et de trains lents fait craindre le pire.

M. Willem Draps signale que les commissaires ont bien compris lors des auditions de la SNCB que le projet "Bruxelles-Europe" de la SNCB est venu s'ajouter au processus de conception et de réflexion qui existait au préalable et qu'il induit un effet perturbant sur la cohérence de l'étude antérieure.

M. Thierry Duquenne informe que cette cohérence avait déjà été mise à mal par la sous-utilisation de la ligne 28, les arguments de la SNCB étant que cette ligne est moins lisible, moins facilement empruntable par l'utilisateur, alors que ce projet de deuxième terminal à Schaarbeek-Formation provoque un manque de lisibilité et des difficultés d'intermodalité évidentes. Il y a une évolution quasi permanente dans les plans. Le dernier plan de la SNCB, qui date de la mi-mars 2000, a été modifié par rapport à celui d'il y a un mois, et prend en compte la ligne 28 (pas à une fréquence semblable à celle de la ligne 26). Les responsables de la SNCB se sont, semble-t-il, enfin rendu compte que l'Ouest de Bruxelles méritait autre chose.

III.3. Exposé de M. Jean-Marie Peeters, inspecteur général à l'AED

M. Jean-Marie Peeters rappelle qu'il faudra déterminer clairement le réseau dans l'évolution du dossier RER. Actuellement, il y a différentes propositions sur la table : les premières émanant de l'étude IRIS, ensuite celles de l'étude SOFRETU-SYSTRAS et enfin, aujourd'hui, une première proposition du groupe RER au niveau fédéral.

Il faudra définir ce réseau sur la base de critères objectifs.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wenst dat er in de technische studiegroep voor gezorgd wordt dat het GEN zowel het vervoer in Brussel als het vervoer van reizigers van buiten Brussel verzekert. Met de technologische middelen waarover het bestuur en de verschillende exploitanten beschikken, zal dit twee tot drie maanden in beslag nemen.

Naast het geografische ligging van het net, zal men ook moeten nadenken over van het aantal gewenste haltes, waarbij men een afweging zal moeten maken tussen het aantal stopplaatsen en de tijd die nodig is om een bepaalde afstand af te leggen. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wenst uiteraard dat de 40 stations op het grondgebied in het net worden opgenomen, rekening houdend met het feit dat tijd voor de gebruiker een belangrijk facet is.

Er in dat verband op gewezen dat men rekening moet houden met objectieve en subjectieve tijdsbeleving. Men moet ervoor zorgen dat de voorstellen die men wil verwezenlijken, volledig uitgewerkt zijn.

De heer Willem Draps wenst te weten of het BUV in de GEN-studiegroep op hoog niveau vertegenwoordigd wordt.

De heer Jean-Marie Peeters zegt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in deze GEN-studiegroep op hoog niveau vertegenwoordigd wordt door de heer Karel Taskin van het kabinet Jos Chabert, de heer Pierre Sénéchal van het kabinet van staatssecretaris Eric André, de heer Jean-Paul Wouters van het kabinet van staatssecretaris Robert Delathouwer, hijzelf en de heer Thierry Duquenne voor het BUV, de heer Albert Goffart, directeur van het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting en de heer Christian Dochy, exploitatie-directeur van de MIVB.

De heer Willem Draps wil weten of het Bestuur voor de Uitrustingen en het Vervoer, dat het model van het GEN concreet op papier wil zien staan, ook oog zal hebben voor de evolutie van de structuur van het toekomstige net. Iedereen weet immers dat men vertrekt van een experiment, dat daarna wordt uitgebreid.

Men heeft al enige experimentele ervaring wat het GEN betreft, te weten met lijn 26 in Brussel. Men beseft echter ook dat het gewestelijk expresnet er niet van vandaag op morgen zal komen.

Vervolgens zal er een lijn komen met frequenties die niet ideaal zullen zijn aangezien ze niet zullen samenvallen met de mogelijke frequenties van een groter net.

Verscheidene volksvertegenwoordigers hebben er bij de NMBS voor gepleit om stapsgewijs te werk te gaan en volgens de in de verschillende plannen vastgestelde prioriteiten. Hoe staat het BUV daartegenover?

Le souhait de la Région de Bruxelles-Capitale est qu'on puisse définir au sein du groupe technique ad hoc une réelle modélisation du RER qui serve à la fois aux transports intra-bruxellois et aux transports des voyageurs venant de l'extérieur de Bruxelles. Avec les moyens technologiques à la disposition de l'administration et des différents exploitants, cela mettra de deux à trois mois.

En dehors de l'aspect géographique du réseau, il faudra également simuler le nombre d'arrêts souhaitables en faisant la part des choses entre le nombre de gares à desservir et le temps mis pour parcourir une certaine distance. La Région de Bruxelles-Capitale souhaite évidemment que la quarantaine de gares à Bruxelles soit exploitée, tout en tenant compte du fait que pour l'utilisateur le temps est un paramètre essentiel.

Ce temps est aussi crucial qu'il s'agisse d'un temps objectif ou d'un temps subjectif ; il faut modéliser les propositions qu'on veut réaliser.

M. Willem Draps souhaite savoir si l'AED est représentée au sein du groupe RER à haut niveau.

M. Jean-Marie Peeters informe que dans ce groupe RER à haut niveau, la Région de Bruxelles-Capitale est représentée par M. Karel Taskin du cabinet Chabert, M. Pierre Sénéchales du cabinet du secrétaire d'Etat Eric André, M. Jean-Paul Wouters du cabinet du secrétaire d'Etat Robert Delathouwer, lui-même, et M. Thierry Duquenne également pour l'AED, M. Albert Goffart, directeur de l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement et M. Christian Dochy, directeur de l'exploitation de la STIB.

M. Willem Draps souhaite savoir si l'Administration de l'équipement et des déplacements, qui est favorable à une modélisation du réseau, sera également attentive à l'évolution de la structure du futur réseau, car tout le monde sait qu'on démarre par une expérience pour ensuite l'étendre.

On a déjà un embryon de l'expérience RER au niveau de la ligne 26 à Bruxelles, mais ce n'est pas du jour au lendemain que la mise en œuvre du réseau express régional va s'effectuer.

Ensuite, on mettra en route une ligne avec des fréquences qui ne seront pas idéales, étant donné qu'elles ne correspondront pas aux fréquences possibles dans un réseau plus global.

Plusieurs députés ont demandé à la SNCB, que l'on commence petit à petit et que l'on progresse ensuite selon les priorités établies dans les différents plans. L'AED est-elle sensible à cette démarche ?

Volgens de heer Jean-Marie Peeters heeft het gewestelijk bestuur wel degelijk oog voor die zaken. Hij voegt er echter aan toe dat het GEN een project is dat door de federale overheid en de NMBS wordt geleid en niet door het BUV, niettegenstaande het feit dat de belangrijke studies oorspronkelijk, tien jaar geleden, door het BUV zijn uitgevoerd.

De heer Willem Draps vraagt zich af, gelet op de traagheid waarmee het dossier evolueert -oorspronkelijk een initiatief van het Brussel Hoofdstedelijk Gewest -, of er werkelijk iemand dit dossier beheert.

Volgens de heer Jean-Marie Peeters zijn er toch een aantal positieve elementen: de GEN-studiegroep op hoog niveau is anderhalve maand geleden opnieuw beginnen te vergaderen en er zijn een aantal termijnen vastgesteld. Tegen eind juni 2000 moet de GEN-studiegroep op hoog niveau een eerste rapport indienen over alle aspecten van het GEN-project:

- grote lijn van het vervoerproject en begeleidende maatregelen (de verschillende modi van openbaar vervoer, beginselen voor het net, uur- en tariefregeling, aanleg van de sporen, verkeers- en parkeerbeleid...), lijst van de aan te leggen infrastructuur en behoefte inzake rollend materieel;
- planning van de uitvoering en ingebruikstelling;
- volledige financiële raming;
- financiële behoeften en financieringsformule;
- verantwoordelijkheid van de vier betrokken actoren;
- ontwerp van organisatie (organisatiestructuur).

De heer Jean-Paul Wouters, adviseur bij het kabinet van staatssecretaris Robert Delathouwer attendeert er vervolgens op dat de beleidsverantwoordelijken een maand hebben om dit ontwerp te bestuderen en om een ontwerp van samenwerkingsovereenkomst op te stellen dat alle voormelde aspecten omvat. Tegen september 2000 moeten de eerste maatregelen op korte termijn (toename van de frequentie, herschikking van de lijnen in het kader van het GEN, eerste eigen baan, herziening van het parkeerbeleid in de stad) door de studiegroep op hoog niveau vastgesteld worden.

Er zij ook op gewezen dat een werkgroep tegelijk de begeleidingsmaatregelen in het kader van het GEN, die onontbeerlijk zijn voor het welslagen van het project, zal onderzoeken.

De heer Jean-Marie Peeters attendeert er vervolgens op dat men niet alleen moet vaststellen hoe het GEN-net er moet uitzien en functioneren, maar dat men in het bijzonder ook oog moet hebben voor de begeleidende maatregelen.

M. Jean-Marie Peeters confirme que l'administration régionale est sensible à cette démarche, mais il ne faut pas perdre de vue que le RER est un projet piloté par le Fédéral et la SNCB et non par l'AED, même si les grandes études ont été menées initialement il y a dix ans déjà, par l'AED.

M. Willem Draps répète qu'étant donné la lenteur de la gestation du dossier qui a été conçu au départ au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, on peut se demander s'il y a réellement quelqu'un qui pilote ce dossier.

M. Jean-Marie Peeters souligne qu'il y a un certain nombre d'éléments positifs : le groupe RER à haut niveau a redémarré, il y a un mois et demi, et un certain nombre de délais ont été fixés. D'ici à la fin juin 2000, le groupe RER à haut niveau doit remettre un premier rapport relatif au projet RER sous tous ses aspects :

- "grande ligne du projet de transport et de mesures d'accompagnement (offre de transport public tout mode, principes pour le réseau, horaire-tarif, aménagement de voiries, politique de circulation et de stationnement, etc.), liste des infrastructures à créer (tout mode) et des besoins en matériel roulant ;
- planning de réalisation et de mise en service ;
- évaluation financière de tous les volets ;
- besoin et formule de financement ;
- responsabilité des quatre intervenants ;
- projet d'organisation (structure organisationnelle) ;".

Ensuite, M. Jean-Paul Wouters, conseiller au cabinet du secrétaire d'Etat Robert Delathouwer, signale que les responsables politiques ont un mois pour examiner ce projet et pour aboutir à un projet d'accord de coopération couvrant tous les aspects traités ci-dessus. Pour septembre 2000, les premières mesures à court terme (accroissement de fréquences, restructuration de ligne dans le sens RER, premiers sites propres, révision de la politique de stationnement urbain) doivent être fixées par le groupe à haut niveau.

Il faut savoir également que, parallèlement à cela, un groupe examine les mesures d'accompagnement du RER qui sont indispensables pour la réussite du projet.

M. Jean-Marie Peeters poursuit en soulignant que, parallèlement à la définition du réseau RER avec un type de fonctionnement, il faut être particulièrement attentif à toutes les mesures d'accompagnement pour que l'opé-

len opdat het hele project rendabel zou zijn, zoals ook in het SOFRETU-rapport onderstreept wordt.

In dat verband moet er gezorgd worden voor eigen banen. De vraag rijst echter of het aangewezen is dat de bussen van De Lijn in eigen banen tot in de stad rijden dan wel of ze over eigen banen moeten beschikken tot aan de eerste metrostations op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Tegelijk moet ook de parkeerproblematiek in al zijn aspecten onder de loep worden genomen: opteert men voor een progressieve of degressieve tarifiering?

Mag er al dan niet op de rijweg zelf worden geparkeerd? Of moet men naast de rijweg parkeren?

Is het aangewezen de boetes voor fout parkeren uit de strafwet te halen?

Moeten de gemeenten bevoegd blijven voor het parkeerbeleid? Dit is een cruciale kwestie aangezien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest al zeven of acht jaar lang poogt het parkeerbeleid van de verschillende gemeenten op een lijn te brengen.

Ook de problematiek van de ontradingparkings aan de rand van het Gewest moet worden onderzocht. Het is aangewezen de bereikbaarheid van de stations te verbeteren.

Men mag ook niet bevreesd zijn de problematiek van de stadstol of "wegentol" aan te pakken, alsook de fiscaliteit betreffende het privé-voertuig. Men moet in de eerste plaats rekening houden met de directe en indirecte kosten die de auto met zich brengt.

Wat de problematiek van de eigen banen en de voorrang voor het openbaar vervoer op de kruispunten betreft, moet men de kwestie van de afstandbediening van de lichten onder de loep nemen en zich de vraag stellen wie deze mag hanteren. En mogen de taxi's de eigen banen van het openbaar vervoer gebruiken? Dit is geen evidente kwestie.

Ook de problematiek van de aanduiding van de GEN-stations moet worden onderzocht.

De heer Willem Draps geeft toe dat de stations voor de gebruikers dikwijls slecht zijn aangeduid.

De spreker komt terug op zijn voorstel om een "Verbund" op te richten, wat een eerste teken zou zijn dat men het GEN werkelijk wil.

Het is duidelijk dat dit Verbund een eigen onderscheiden logo zal moeten hebben, zoals dit het geval is voor het GEN in Parijs en Zurich bijvoorbeeld en voor de "Stadtbahn" in Duitsland.

ration soit rentable comme l'indiquait le rapport SOFRETU.

A cet égard, il faut prévoir des sites propres. Cependant, la question se pose de voir s'il est opportun que les bus de De Lijn pénètrent en ville par le biais de bandes réservées aux bus ou s'il est plus adéquat de prévoir ces sites propres jusqu'aux premières stations de métro disponibles dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Parallèlement, il faut attaquer la problématique du stationnement sous ces multiples facettes : une tarification progressive ou dégressive ? ;

Faut-il, oui ou non, prévoir du stationnement en voirie? Faut-il, oui ou non, le prévoir hors voirie ? ;

Est-il opportun de dépenaliser les amendes relatives au stationnement ? ;

Faut-il laisser la compétence du stationnement aux communes ? - Cette question est cruciale parce qu'il faut savoir que la Région de Bruxelles-Capitale tente depuis sept, huit ans d'harmoniser les politiques de stationnement menées par les communes.

Il faut également analyser la problématique des parkings de dissuasion à l'extérieur de la Région ; il convient en outre que l'accessibilité des gares soit facilitée.

Il ne faut pas non plus craindre d'aborder la problématique du péage urbain ou enfin, routier, il faut analyser la fiscalité relative à la voiture particulière et prendre d'avantage en compte les coûts directs et indirects des véhicules.

En ce qui concerne la problématique des sites propres et de la priorité des transports en commun aux carrefours, il convient d'analyser la télécommande des feux en se posant la question qui peut y accéder ? Doit-on admettre que les taxis puissent circuler également sur ces sites propres (cette question n'est pas évidente).

Il faut également envisager la problématique de la lisibilité des gares RER.

M. Willem Draps reconnaît que les gares sont souvent dissimulées pour les utilisateurs.

Il en revient à son idée de la création d'un "Verbund" qui serait un premier signe de la volonté de la mise en route réelle du RER.

Il est clair que ce "Verbund" devra d'abord déterminer un sigle distinctif, tel que c'est le cas pour le RER à Paris, à Zurich par exemple et pour le "Stadtbahn" en Allemagne.

Over deze aanduiding van de stations door middel van een duidelijk logo - een label - is tot op heden geen enkel studie gemaakt.

De heer Willem Draps herinnert eraan dat de heer Jan Béghin vier jaar geleden gesproken heeft over een interge-westelijk net. Op dit vlak zijn er nog altijd geen knopen doorgehakt.

De heer Jean-Marie Peeters wijst ten slotte op het belang van de informatie voor de reizigers, zowel voor het vertrek (hij moet weten welk traject wordt gevolgd) als tijdens de reis: de gebruiker moet onmiddellijk geïnformeerd worden om desnoods keuzes te maken en zich doeltreffend te kunnen verplaatsen.

III.4. Uiteenzetting van de heer G. Verheulpen, directeur van de dienst infrastructuur voor het openbaar vervoer bij het BVV

De heer Verheulpen zegt dat het GEN-project bij hem twijfels doet rijzen en hem zorgen baart.

Het aantal reizigers zou - volgens de heer René Schoofs - op lijn 1 met 1.000 en op lijn 2 met 600 toenemen. De metro-infrastructuur kan deze stijging van het aantal reizigers voldoende aan. De heer Verheulpen is daarentegen minder optimistisch wat het bovengronds net betreft.

Zijn collega, de heer Christian Dochy, heeft de halte Meiser B als voorbeeld genomen wat de verbetering van de aansluitingen aan de MIVB-NMBS-haltes betreft. De trams komen er in de Rogierlaan op een punt waar men een klein gedeelte berm in dolomiet vervangen heeft door klinkers. Men mag niets aan het trottoir wijzigen omdat men de toegang tot een spoorwegstation moet vrijwaren. Men mag ook de rijrichting niet wijzigen omdat er eenrichtingsverkeer is. En men mag ook de bomen op de berm niet wegnemen. De opstapplaats is een meter breed, met de bomen die een diameter van 57 centimeters hebben. Dagelijks maken tientallen reizigers gebruik van deze spoorweghalte. Iemand zal moeten toegeven.

Datzelfde geldt voor het station van Etterbeek waar de verbinding van de uitgang van het station en de trams aanzienlijk is verbeterd. De twee perrons voor de trams bevinden zich echter nog altijd te midden van het verkeer. De spreker kan zich niet inbeelden dat er daar met het GEN honderden reizigers zouden in- en uitstappen.

De heer Verheulpen onderstreept dat het belangrijk is plannings te maken op middellange en lange termijnen wat de infrastructuur voor het openbaar vervoer betreft, enerzijds omdat men de verschillende vergunningen niet van vandaag op morgen verkrijgt en anderzijds omdat de aankoop van nieuwe metrostellen tijd vergt. Hij maakt zich

Cette signalisation des gares avec un sigle très lisible - un label - n'a jusqu'à présent fait l'objet d'aucune étude.

M. Willem Draps rappelle qu'il y a quatre ans M. Jan Béghin avait parlé de réseau interrégional ; les choses ne sont toujours pas tranchées.

Pour conclure, M. Jean-Marie Peeters souligne l'importance de l'information des voyageurs tant avant le déplacement - il doit être au courant du parcours à effectuer - que pendant le voyage : l'utilisateur doit pouvoir en temps réel être informé pour pouvoir opérer des choix de manière à avoir un déplacement intelligent.

III.4. Exposé de M. G. Verheulpen, directeur des infrastructures pour les transports en commun à l'AED

M. Verheulpen informe que le projet RER le rend dubitatif et inquiet.

Si tel que l'a rappelé M. René Schoofs, on prévoit une augmentation de 1.000 voyageurs sur la ligne 1 et de 600 sur la ligne 2, les infrastructures métro sont suffisantes pour absorber cet accroissement d'utilisateurs. Par contre, M. Verheulpen est nettement moins optimiste en ce qui concerne le réseau de surface.

Quant à l'amélioration des correspondances aux arrêts STIB-SNCB, son collègue Christian Dochy a cité le cas de la halte Meiser B ; les trams arrivent dans l'avenue Rogier où l'on a remplacé un petit morceau de berme en dolomie par quelques klinkers. On ne peut pas toucher au trottoir parce qu'il faut laisser l'accès à la gare de chemin de fer ; on ne peut pas modifier la bande de circulation parce qu'elle est unique ; on ne peut pas enlever les arbres qui se trouvent sur la berme. L'embarcadère fait un mètre de large avec des arbres de 57 cm de diamètre. Le jour où plusieurs dizaines de voyageurs passeront par cette halte de chemin de fer, il faudra bien que quelqu'un cède quelque chose.

Il en va de même pour la gare d'Etterbeek où il y a eu une sérieuse amélioration quant à la liaison entre la sortie de la station et les trams. Cependant, les deux embarcadères pour les trams se trouvent toujours perdus au milieu d'un flot de voitures. Là non plus, il n' imagine pas que le RER débarque plusieurs centaines de voyageurs.

M. G. Verheulpen a souhaité mettre l'accent sur l'importance des prévisions à moyen et long termes en matière d'infrastructure en transports en commun, d'une part, parce que les différents permis ne peuvent être obtenus du jour au lendemain, et d'autre part parce que l'acquisition de nouvelles rames métro prend du temps. Il est inquiet quant à

zorgen over de toename, met verschillende duizenden, van het aantal reizigers op het MIVB-net zonder dat men voldoende voorbereidingen treft.

III.5. Gedachtewisseling

De heer Alain Adriaens stelt vast dat de NMBS een hele resem projecten is komen voorstellen, doch zonder precieze planning, en dat de NMBS niet weet hoe ze haar net moet aanpassen aan de verschillende beslissingen, ook al omdat ook zij geen tijdsplanning heeft.

De volksvertegenwoordiger wijst erop dat de NMBS het vooral heeft gehad over het station Brussel-Europa, waarvan ze 60 miljard wil spenderen.

Hij is er echter van overtuigd dat er in het Brussels Gewest alternatieven bestaan voor beter openbaar vervoer.

Hij stelt vast dat het project dat opgenomen is in de samenwerkingsovereenkomst voor de studie over een tunnel naar de NAVO er alleen nog meer zal toe leiden dat het noord-oosten enkel met de auto bereikbaar is.

Mevrouw Geneviève Meunier herinnert eraan dat er in de regeerverklaring is vastgesteld dat het bovengronds netwerk van het openbaar vervoer moet worden verbeterd. Ze wijst erop dat de heer Verheulpen vaststelt dat de prioriteiten nog altijd elders liggen dan bij het bovengronds netwerk. Niemand spreekt over de intermodaliteit tussen het openbaar vervoer en de fiets. Tijdens de vorige zittingsperiode heeft de regering slechts één fietsroute laten aanleggen.

Het zou nochtans aangewezen zijn de in het GewOP vastgestelde fietsroutes zo snel mogelijk te verwezenlijken om zich op die manier te begeven naar de stations, die over goede fietsstallingen zouden moeten beschikken.

De heer Willem Draps wenst te weten waarom er in de studie waartoe het Gewest zopas de opdracht heeft gegeven en die betrekking heeft op de toekomst van de noord-zuid van de MIVB te lezen staat dat de NMBS het MIVB-netwerk zou kunnen gebruiken.

Onlangs nog heeft de heer Antoine Martens er duidelijk op gewezen dat zulks niet langer overwogen wordt. Waarom wordt dat voorstel in deze studie weer herhaald?

De heer Thierry Duquenne zegt dat men een onderscheid moet maken tussen hetgeen tot de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest behoort en hetgeen daar niet onder ressorteert. In 1998 hebben het Brussels en het Vlaams Gewest een samenwerkingsakkoord gesloten. Sedertdien bestudeert een samenwerkingsgroep Brussels

l'augmentation de plusieurs milliers de personnes sur le réseau STIB sans préparation majeure.

III.5. Echange de vues

M. Alain Adriaens constate que la SNCB a présenté une panoplie de projets sans calendrier précis et que la STIB ne sait pas quoi faire pour adapter son réseau aux différentes décisions, car elle ne possède pas de timing.

Le député relève par ailleurs que la SNCB a beaucoup parlé de la gare "Bruxelles-Europe" où elle voudrait qu'on injecte 60 milliards.

Il est convaincu qu'il existe des alternatives pour une meilleure desserte par les transports en commun en Région bruxelloise.

Il constate que le projet qui est inclus dans l'accord de coopération pour l'étude d'un tunnel vers l'OTAN ne ferait que renforcer le fait que le Nord-Est est accessible uniquement par les automobiles.

Mme Geneviève Meunier rappelle que la déclaration gouvernementale mettait l'accent sur la nécessaire amélioration du réseau de surface des transports en commun. Elle vient d'entendre de la bouche de M. Verheulpen que les priorités sont toujours en faveur d'autres infrastructures que celle du réseau de surface. Personne ne dit mot de l'intermodalité des transports en commun avec les vélos. Lors de la précédente législature, le gouvernement s'est borné à ne réaliser qu'un seul itinéraire.

Il serait pourtant judicieux de réaliser les itinéraires cyclables prévus au PRD le plus rapidement possible pour qu'ils puissent desservir les gares qui devraient disposer de stationnements vélos adéquats.

M. Willem Draps voudrait savoir pourquoi l'étude que la Région vient de commander sur l'avenir de l'axe Nord-Sud de la STIB reprend l'hypothèse selon laquelle des véhicules de la SNCB peuvent emprunter le réseau de la STIB.

Il y a peu, M. Antoine Martens a affirmé clairement qu'il n'était plus envisageable d'utiliser l'infrastructure de la STIB pour faire circuler du matériel roulant du chemin de fer. Pourquoi cette étude reprend-elle cette hypothèse ?

M. Thierry Duquenne signale qu'il faut distinguer ce qui est de la compétence de la Région de Bruxelles-Capitale et ce qu'il ne l'est pas. Depuis 1998, suite à l'accord de coopération entre les Régions bruxelloise et flamande, un groupe de coopération Région bruxelloise-Région flamande étudie l'ensemble de la problématique de la mobilité. Cette appro-

Gewest-Vlaams Gewest de gehele mobiliteitsproblematiek. Een en ander gebeurt pluridisciplinair, plurimodaal en transversaal.

Een gedeelte van de eerste conclusies is al in het Irisplan opgenomen. Deze studie, die aan het adviesbureau Tritel opgedragen is, gaat nog voort.

Een ander punt dat al ter sprake is gebracht, is de verlenging van lijn 55 van de MIVB tot aan de NAVO.

De eigen baan voor tram 55 is opgenomen in de milieu-effectenstudie in het kader van de heraanleg van het kruispunt aan de NAVO.

Met deze vrije baan voor de trams kan men de hotels aan de Leopold III-laan bereiken, de Kaaiberg en de semi-industriële en tertiaire zones in de "banaan" Diegem-Zaventem; Vilvoorde is om geografische redenen door de spoorwegen afgesloten en vormt dus een specifiek probleem.

De heer Thierry Duquenne benadrukt dat alle troeven tegelijk moeten worden uitgespeeld.

Het GEN zou tegelijk Bordet, Haren en een nog op lijn 26 in Machelen te bouwen station moeten kunnen bedienen. De Kaaiberg, die volledig overbelast is, zou bediend worden door bovengronds openbaar vervoer met een vrije baan.

De eerste verkeerssimulaties over de overstap op andere vervoerwijzen zijn zeer interessant, maar moeten gecontroleerd worden.

De heer Thierry Duquenne wijst ter informatie op de verplaatsingen naar de 114.000 arbeidsplaatsen in de zone tussen de Lambermontlaan, de spoorweglijn die van Antwerpen komt, de luchthaven Brussel-Nationaal en de Woluwelaan. Momenteel wordt voor 95 % van die verplaatsingen de wagen gebruikt.

Wat de rest van het net van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft, deelt de heer Thierry Duquenne mevrouw Geneviève Meunier mee dat het herstel van het evenwicht ten gunste van het bovengronds openbaar vervoer duidelijk tot uiting komt in de programma's die in uitvoering zijn, hoewel dat niet altijd blijkt uit de bedragen.

Er wordt gewerkt aan het verbeteren van de reissnelheid. Op een groot aantal wegen is in vrije banen voorzien. Dat betekent een dertigtal kilometer assen.

Het is duidelijk dat die projecten pas kunnen slagen als de plaatselijke verkeersplannen tegelijk worden uitgevoerd.

De heer Willem Draps vraagt of er al gekozen is voor verhoogde vrije banen.

che est à la fois pluridisciplinaire, plurimodale et transversale aux deux régions.

Une partie des premières conclusions a déjà été reprise dans le plan IRIS. Cependant, cette étude qui a été déléguée au consultant TRITEL se poursuit.

Le point proposé qui a déjà été retenu est la prolongation du 55 de la STIB jusqu'à l'OTAN.

Le site propre pour le tram 55 est intégré dans l'étude d'incidences pour l'aménagement du carrefour OTAN.

Ce site propre pourra servir aux trams pour desservir des hôtels le long du boulevard Léopold III, le Kaaiberg et des sites semi-industriels et tertiaires dans la "banane" Diegem-Zaventem, Vilvoorde étant tout à fait séparés pour des raisons géographiques par les voies de chemin de fer et constituant dès lors un problème spécifique.

M. Thierry Duquenne souligne qu'il est important de jouer toutes les cartes en même temps.

Le RER devrait pouvoir desservir à la fois Bordet, Haren et une gare supplémentaire à planter sur la ligne 26 à Machelen. Le site du Kaaiberg, qui est complètement congestionné, serait desservi par des transports en commun en surface via un site propre.

Les premières simulations de trafic sur le report modal sont très intéressantes mais demandent des vérifications.

Pour information, M. Thierry Duquenne souligne l'importance des déplacements effectués pour se rendre vers les 114.000 postes de travail situés dans le secteur entre le boulevard Lambermont, la ligne des chemins de fer venant d'Anvers, l'aéroport de Bruxelles-National et le boulevard de la Woluwe. Actuellement, 95% de ces déplacements s'effectuent en voiture.

En ce qui concerne le reste du réseau de la Région de Bruxelles-Capitale, M. Thierry Duquenne informe Mme Geneviève Meunier que le rééquilibrage en faveur des transports de surface est clairement marqué dans les programmes en cours, même si ce n'est pas toujours perceptible au niveau des montants.

L'amélioration de la vitesse commerciale est en cours. Des sites propres sont prévus sur un bon nombre de voies ; cela représente une trentaine de kilomètres d'axes.

Il est clair que la réussite de ces projets ne peut être assurée que par la mise en œuvre simultanée de plans de circulation locaux.

M. Willem Draps souhaite savoir si l'option a été prise pour des sites propres surélevés.

De heer Thierry Duquenne antwoordt dat die keuze onder het beleid inzake ruimtelijke ordening valt. Volgens hem is er echter geen rechtstreeks verband tussen het respecteren van de vrije banen door de autobestuurders en de hoogte ervan.

Volgens de heer Thierry Duquenne gebruiken de automobilisten de vrije banen voor het openbaar vervoer pas bij heel druk verkeer. Wanneer het niet druk is, maken ze geen gebruik van de vrije banen. Als het zeer druk is, gebruiken ze de vrije banen, die dan zoals de andere rijstroken helemaal vast komen te zitten.

Volgens de heer Jean-Marie Peeters is de vrije baan van de Brugmannlaan een goed voorbeeld van een vrije baan. De scheidingsboord is 4 cm hoog en heeft een schuin geslepen kant. Dit aanzicht schrikt de automobilisten af, maar is geen onoverkomelijke hindernis als andere voertuigen de vrije baan moeten gebruiken.

Hij benadrukt dat rekening moet worden gehouden met de stadsomgeving. Men kan immers niet op alle wegen dezelfde vrije banen aanleggen.

De heer Willem Draps wil gewoon weten of het Bestuur Uitrusting en Vervoer de vrije banen opnieuw bestudeert. Hij benadrukt dat een licht verhoogde vrije baan niet meer kost dan een gewone vrije baan en efficiënter is.

De heer Thierry Duquenne vindt dat een vrije baan niet alle problemen oplost. Wegens het drukke autoverkeer zijn er, ongeacht de manier waarop de vrije baan wordt aangelegd, andere maatregelen nodig, zoals een lokaal verkeersplan.

Wat de MIVB-studie over het noord-zuidtraject betreft, veegt het BUV in een wetenschappelijke benadering alle oplossingen van de tafel. Het staat al vast dat het bestuur desnoods met een bewijs uit het ongerijmde zal aantonen dat het rollend spoorwegmaterieel de metrospooren niet kan gebruiken.

De heer G. Verheulpen wijst erop dat het vanuit zuiver technisch oogpunt weliswaar uitgesloten is dat de treinen de metrospooren van de Noord-Zuidverbinding gebruiken, maar dat het niet absurd is om de metro op de spoorrails te laten rijden.

Dat is trouwens al zo tussen Delta en Haren, waar metrostellen door een treinlocomotief worden voortgetrokken op de spoorrails.

In verband met de problematiek van de infrastructuur en de evenwichtige spreiding van de investeringen in het ondergronds en het bovengronds openbaar vervoer, zou de heer Verheulpen de informatie waarover sommigen beschikken, willen corrigeren.

M. Thierry Duquenne informe que ce choix relève de l'aménagement du territoire. Il note cependant que, selon lui, il n'y a pas de relation directe entre le respect du site propre et la hauteur.

Selon M. Thierry Duquenne, le franchissement par des voitures des sites propres réservés aux transports en commun dépend de l'importance de la pression automobile ; si celle-ci est faible, les sites propres sont respectés, si elle est très forte, les sites propres sont envahis et congestionnés comme le reste de la voirie.

Selon M. Jean-Marie Peeters, un bon exemple de site propre est celui de l'avenue Brugmann où la partie verticale a une hauteur de 4 cm et est complétée par une partie en biseau, ce qui, d'un point de vue visuel, est dissuasif et ne pose pas trop de difficultés si d'autres véhicules doivent l'emprunter.

Il souligne qu'il est essentiel de tenir compte de l'environnement urbain. On ne réalise pas les mêmes sites propres dans toutes les voiries.

M. Willem Draps souhaite simplement savoir si l'Administration de l'équipement et des déplacements réétudie les sites propres, tout en soulignant qu'un site propre légèrement surélevé ne coûte pas plus cher qu'un autre et est plus efficace.

M. Thierry Duquenne est d'avis qu'un site propre ne résout pas tout ; eu égard à la pression automobile, d'autres mesures sont indispensables tel qu'un plan de circulation local.

En ce qui concerne l'étude de la STIB concernant son axe Nord-Sud, il est vrai que l'AED, dans une approche scientifique, balaye l'ensemble des solutions. Mais il est d'ores et déjà établi que scientifiquement l'administration fera la preuve, la démonstration par l'absurde s'il échet, que le matériel roulant du chemin de fer ne peut pas emprunter les voies du métro.

M. G. Verheulpen souligne que s'il est à exclure que des trains empruntent les rails de métro de l'axe Nord-Sud, d'un point de vue purement technique, il n'est pas absurde de faire circuler le métro sur les voies de chemin de fer.

Cela se fait d'ailleurs : entre Delta et Haren, des rames de métro ne se propulsent pas elles-mêmes sur les chemins de fer mais sont remorquées par une locomotive de train.

Au niveau de la problématique des infrastructures et du rééquilibrage entre les investissements en transports en commun sous-terrains et en surface, M. Verheulpen voudrait corriger les informations que d'aucuns possèdent.

De minister heeft zelf een studie besteld over de investeringen die sedert de oprichting van het Gewest in de twee netten zijn gedaan.

De heer G. Verheulpen komt tot de conclusie dat afdeling B2 van het BUV, Infrastructuur van het Openbaar Vervoer, sinds 1989-1990 12 miljard heeft besteed aan de nieuwe infrastructuur voor ondergronds openbaar vervoer (doortrekken Clemenceau, Bizet, Noord-Zuidverbinding, eerste werken in de richting van Erasmus, ...).

Er zijn eveneens aanzienlijke begrotingen uitgetrokken voor de verbetering van het bovengronds openbaar vervoer. Als de reizigers en de parlementsleden niet tevreden zijn over de resultaten, is dat vaak te wijten aan het feit dat de projecten niet uitgevoerd worden ondanks de uitgetrokken begrotingen (een directe investering van 1 miljard en als daarbij nog de bedragen worden opgeteld die de MIVB heeft besteed aan de verbetering van het bovengronds openbaar vervoer (herstel van de spoorstaven, enz.), bedraagt de begroting ook hier 11 miljard frank).

De directeur van de afdeling Infrastructuur van het Openbaar Vervoer van het BUV vindt dat de investeringen zeer evenwichtig verdeeld zijn. Er zij op gewezen dat het ondergrondse vervoersnet slechts 10 % van de infrastructuur van het MIVB-net uitmaakt, maar 50% van de reizigers vervoert.

In verband met de fietsen deelt de heer Thierry Duquenne mee dat sedert kort twee personen (vroeger 1 persoon) in het BUV vijf fietsroutes bestuderen, die er voor 80 % getekend worden door tekenaars. Er zullen meer plannen voor de fietsroutes opgesteld worden. Hij onderstreept echter dat de stedenbouwkundige vergunningen nog niet toegekend zijn.

De heer Willem Draps stelt hetzelfde vast voor de vrije banen.

De heer Thierry Duquenne vindt dat de situatie nog erger is, omdat de voorgestelde fietsroutes dikwijls gewijzigd worden.

De heer Willem Draps wijst erop dat de problemen met de fietsroutes buiten het kader van deze bespreking vallen. De vraag van mevrouw Geneviève Meunier had betrekking op het systematisch aanbrengen van fietsenbewaarpplaatsen aan de haltes van het openbaar vervoer.

De heer Thierry Duquenne is het ermee eens dat er systematisch fietsenbewaarpplaatsen aangebracht moeten worden bij de heraanleg van de haltes van het openbaar vervoer. Hij wijst er eveneens op dat er een fietsenbewaarpplaats aan de halte in Roodebeek is aangelegd. Er werd echter niet genoeg publiciteit aan gegeven. Er bestaat eveneens een project om in samenwerking met de NMBS een dienst voor de fietser in het Zuidstation op te richten.

Le ministre a commandé une étude sur les investissements depuis la création de la Région dans les deux réseaux.

M. G. Verheulpen en vient à la conclusion que, depuis 1989-1990, la division B2 infrastructure transports en commun de l'AED a consacré 12 milliards aux infrastructures nouvelles en matière de transports en commun sous-terrains - prolongation Clemenceau, Bizet, axe Nord-Sud, premiers travaux vers Erasme, ... -.

Par ailleurs, les budgets consacrés à l'amélioration du réseau de surface sont également consistants. Si les résultats ne satisfont ni la clientèle ni les parlementaires, cela résulte souvent du fait que les projets ne suivent pas malgré les budgets consacrés (1 milliard directement et si on y additionne les montants consacrés par la STIB à l'amélioration de ce réseau de surface (remise en état des rails, ...) on arrive là aussi à un budget de 11 milliards).

Le directeur de l'infrastructure des transports en commun de l'AED estime que les investissements sont équilibrés. Il faut savoir que, même si le réseau sous-terrain ne représente que 10% de l'infrastructure du réseau STIB, il transporte près de 50% des voyageurs.

M. Thierry Duquenne informe qu'en ce qui concerne les vélos, l'AED a depuis peu deux personnes (au lieu d'une précédemment) qui étudient cinq itinéraires, réalisés à 80% au sein de l'administration par des dessinateurs. La productivité va être doublée au niveau des plans des itinéraires. Il souligne toutefois que l'octroi des permis d'urbanisme ne suit pas.

M. Willem Draps constate qu'il en est de même que pour les sites propres.

M. Thierry Duquenne est d'avis que c'est encore pire parce que les itinéraires proposés sont souvent modifiés.

M. Willem Draps signale que la problématique des itinéraires de vélos ne fait pas partie de la discussion. La question de Mme Geneviève Meunier portait sur l'aménagement systématique de consignes vélo aux arrêts des transports en commun.

M. Thierry Duquenne reconnaît que les barres à vélos font partie d'un réaménagement systématique des arrêts des transports en commun. Il signale également qu'une consigne à vélo a été réalisée à Rodebeek ; cependant, la publicité a été mal faite. Un projet pour réaliser une station vélo multiservice en coopération avec la SNCB à la gare du Midi existe également.

De heer Willem Draps vindt het van essentieel belang dat dit project systematisch en eenvormig wordt uitgevoerd, dat het duidelijk aangegeven wordt en dat de reiziger, zoals in Duitsland, zijn fiets op het GEN kan meenemen.

De heer Jean-Marie Peeters bevestigt dat de voor het vervoer bevoegde minister zijn plan voor de aanleg van fietsenstallingen aan de haltes van het MIVB-net en aan de stations heeft ingediend. De planning wordt nu uitgewerkt.

De heer G. Verheulpen deelt mee dat de term “bouclage” alleen mag worden gebruikt voor het doortrekken van de kleine ring. Het GewOP voorziet in het doortrekken van de metrolijn vanaf Clemenceau met een halte in de Birminghamstraat en in een technische verbinding met lijn 1 in Beekkant om de metrostellen te kunnen verwisselen en een nieuw depot te kunnen bouwen.

De heer G. Verheulpen kan niet zeggen binnen welke termijn die werken klaar zullen zijn, maar hij stelt de vraag aan de commissieleden. Wanneer denken zij dat het bevoegde bestuur het stedenbouwkundig attest nr. 2 zal afgeven, wetende dat dit project in januari 2000 op de overlegvergadering is goedgekeurd en dat de directeur van de afdeling Infrastructuur van het Openbaar Vervoer van het BUV over het vereiste budget beschikt?

De heer Willem Draps neemt akte van de vraag van de directeur van het BUV.

IV.1. Uiteenzetting van de heer Francy Peeters, directeur van de De Lijn Vlaams-Brabant

De heer Francy Peeters wijst erop dat De Lijn de reizigers naar Brussel vervoert, terwijl de MIVB ze in Brussel vervoert.

De Lijn wenst echter dat haar bussen tot in Brussel mogen rijden om de continuïteit van het vervoer zoveel mogelijk te behouden en ervoor te zorgen dat de reizigers niet of hoogstens één keer moeten overstappen.

De directie van De Lijn vergelijkt haar dienstverlening met die van de NMBS. De Lijn moet de grote spoorwegknooppunten van Brussel kunnen bedienen.

Na een interne enquête van De Lijn, blijkt dat 90% van haar klanten de continuïteit van het vervoer absoluut wil behouden.

Er zij ook op gewezen dat De Lijn aan de treinreizigers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een goede verbinding aanbiedt met het noordstation, het zuidstation en het centraal station.

Pour M. Willem Draps, il est essentiel que cela se fasse de manière systématique, uniforme, avec une bonne signalisation et que dès l'origine du RER, le voyageur puisse emprunter le réseau avec son vélo comme cela se fait en Allemagne.

M. Jean-Marie Peeters confirme que le ministre du transport a introduit son plan d'aménagement de stationnement vélo aux arrêts des transports en commun de la STIB et des gares ; la planification est en cours.

M. G. Verheulpen informe qu'il convient de réserver le terme de bouclage à l'exploitation en bouclage de la petite ceinture. Ce qui est prévu au PRD c'est la prolongation Clemenceau avec un arrêt rue Birmingham et une liaison technique avec la ligne 1 à Beekkant pour permettre l'échange des rames et la création du nouveau dépôt.

M. G. Verheulpen ne peut pas donner de délais; il pose la question aux commissaires. Quand pensent-ils que l'administration responsable va délivrer son certificat d'urbanisme n° 2 sachant que la réunion de concertation a eu lieu en janvier 2000, qu'elle s'est prononcée en faveur de ce projet et que le directeur de l'infrastructure des transports en commun de l'AED a le budget nécessaire?

M. Willem Draps a bien enregistré la demande du directeur de l'AED.

IV.1. Exposé de M. Francy Peeters, directeur de De Lijn Vlaams Brabant

M. Francy Peeters signale que De Lijn transporte les usagers vers Bruxelles tandis que la STIB les conduit dans Bruxelles.

Cependant, De Lijn souhaite pouvoir pénétrer dans Bruxelles en vue d'éviter au maximum les ruptures de charge pour ses usagers et leur assurer zéro transfert ou au maximum un seul.

Les dirigeants de De Lijn comparent leur service à celui de la SNCB : De Lijn doit pouvoir desservir les grands nœuds ferroviaires de Bruxelles.

D'après une enquête menée par De Lijn 90% de ses clients veulent absolument éviter ces ruptures de charge.

Il faut savoir aussi que, si la Région de Bruxelles-Capitale a des usagers de la SNCB qui doivent se rendre vers les gares, De Lijn offre un bon service vers le Nord, Midi et la gare Centrale.

Het is duidelijk dat de reizigers die van Dilbeek, Kraainem of Tervuren komen, niet eerst het secundair openbaar vervoer willen gebruiken en vervolgens op een ander vervoermiddel overstappen om het station te bereiken. De Lijn moet zorgen voor een snelle verbinding met de grote knooppunten van het spoorwegnet.

De heer Francy Peeters wijst erop dat de Lijn betrokken moet worden bij de oplossing van het mobiliteitsprobleem bij de bron en niet op de plaatsen waar het verkeer vastzit. De vervoermaatschappij is bijgevolg geen voorstander van grote overstapparkings buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar wel van parkings die over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verspreid zijn en dicht bij de haltes van onder meer De Lijn liggen.

Een grote overstapparking met 2.000 parkeerplaatsen zou geen oplossing bieden, omdat de automobilisten er een half uur over zouden doen om die parking te verlaten.

De Lijn streeft naar een geïntegreerd vervoersnet en wil daartoe een partnership aangaan met de andere exploitatiemaatschappijen die in de toekomst het GEN zullen exploiteren. Volgens de heer Francy Peeters moeten de nabij Brussel-Nationaal gelegen industriezones eveneens in dit vervoersnet geïntegreerd worden.

Als de openbaarvervoermaatschappijen de reizigers willen aanmoedigen om hun eigen wagen thuis te laten en het openbaar vervoer te gebruiken, moeten zij een kwalitatief hoogstaand openbaar vervoer aanbieden dat minstens evenveel comfort als de wagen biedt en regelmatige verbindingen heeft.

De trajecten moeten sneller en tegelijk zeer regelmatig afgelegd worden. Om die doelstellingen te bereiken moeten er doorstromingsmaatregelen worden genomen en moeten de reizigers goede aansluitingen hebben. Anders is het openbaar vervoer niet aantrekkelijk.

Uit de SOFRETU-SYSTRAS-studie blijkt dat het aandeel van het openbaar vervoer in het aantal verplaatsingen binnen een straal van 30 km rond Brussel zeer laag ligt op bepaalde assen: 35 tot 45% voor de gemeenten die het dichtst bij de Brusselse Ring liggen; 19% voor de as Ninove-Brussel; 15% voor de as Overijse-Brussel...

De reizigers lijken niet tevreden over het bussenaanbod van De Lijn. De gewestelijke vervoermaatschappij zal inspanningen moeten leveren om aan de verwachtingen van de reizigers te voldoen.

De meeste pendelaars wonen in de aangrenzende gemeenten die het dichtst bij Brussel liggen, maar het aandeel van De Lijn in hun vervoer bedraagt slechts 18%. De

Il est clair que les usagers en provenance de Dilbeek, de Kraainem ou de Tervuren ne souhaitent pas d'abord effectuer un déplacement sur le réseau des transports en commun secondaires et ensuite se rendre, après une rupture de charge, vers la gare. Le service de De Lijn doit être un service rapide vers les grands nœuds de communication ferroviaires.

M. Francy Peeters signale que De Lijn doit participer à solutionner le problème de la mobilité en agissant à la source et non aux points de saturation. Ainsi, la société de transport n'est pas partisane de grands parkings de dissuasion en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale, mais plutôt de parkings disséminés près des arrêts entre autres de De Lijn.

Un grand parking de dissuasion avec 2.000 places ne solutionnerait rien dans le sens où les automobilistes mettraient une demi-heure pour sortir dudit lieu de stationnement.

La société De Lijn vise à offrir un réseau intégré en partenariat avec les autres sociétés d'exploitation qui exploiteront, dans le futur, le RER. Selon M. Francy Peeters, il faut intégrer dans ce réseau également les zonings industriels près de Bruxelles-National.

Si les sociétés d'exploitation de transports en commun souhaitent inciter au transfert modal de la voiture vers les transports en commun, elles doivent offrir un transport public de qualité ayant au moins le confort égal à celui de la voiture et de bonnes fréquences.

Les trajets doivent être les plus courts en temps, mais également avoir une grande régularité. Pour atteindre ces objectifs, il faut prendre des mesures de pénétration des voiries ("doorstromingsmaatregelen") et assurer le transfert aux ruptures de charge pour offrir une attractivité aux transports en commun.

En examinant l'étude SOFRETU-SYSTRAS concernant la part des transports en commun dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles, on constate que sur certains axes celle-ci est très basse : 35 à 45% pour les communes les plus riveraines sur le ring autour de Bruxelles ; 19% pour l'axe Ninove-Bruxelles ; 15% pour l'axe Overijse-Bruxelles...

Les usagers ne semblent pas se satisfaire de l'offre de bus de De Lijn. La société d'exploitation de transports régionaux devra fournir un effort pour satisfaire aux normes souhaitées par les usagers.

Dans les communes riveraines les plus proches de Bruxelles habitent le plus de navetteurs, mais la part de De Lijn dans les transports n'est que de 18%. La compagnie

maatschappij is er zich van bewust dat dit cijfer verbeterd moet worden. Een stijging van 18 tot 25% zou al een hele vooruitgang zijn.

De Lijn heeft een exploitatieplan voor haar buslijnen uitgewerkt.

Dit plan is in feite opgesteld op basis van de SOFRETU-SYSTRAS-studie, die ervan uitgaat dat het openbaar vervoer in 2008 voor 45.000 extra verplaatsingen zal moeten zorgen. De Lijn gaat ervan uit dat De Lijn 17.000 van alle verplaatsingen zou kunnen verwerken.

In het kader van het GEN-project zou er van de 45.000 verplaatsingen 17.000 per bus gebeuren. Die verplaatsingen zouden op drie punten moeten verbeteren:

- de frequenties van de ritten op de bestaande buslijnen moeten verdubbelen;
- van de 18 GEN-stations binnen een straal van 30 km moeten er meer directe buslijnen naar Brussel vertrekken;
- in de gebieden die moeilijk met de trein bereikbaar zijn, stelt de Lijn snelle buslijnen voor om in zekere zin de functie van het spoorwegnet over te nemen.

De heer Francy Peeters wijst erop dat die snelle buslijnen niet alleen snel en comfortabel moeten zijn en over het aangepast rollend materieel moeten beschikken, maar ook zo weinig mogelijk tijd mogen verliezen aan de haltes, waar voldoende parkeerruimte voor de wagens en de fietsen moet zijn.

Volgens de heer Francy Peeters moeten er snelle buslijnen komen op de assen vanuit Haacht, Londerzeel, Ninove, Leuven en Waver. Er moeten doorstromingsmaatregelen worden genomen opdat de bussen de grote verkeersknooppunten snel kunnen bereiken. Het is duidelijk dat er geen onteigeningen nodig zijn, maar dat er op de belangrijkste kruispunten minder ruimte voor de auto en meer voor de bus moet zijn als men wil dat een aantal automobilisten de bus in plaats van hun eigen wagen neemt.

Het is bovendien cruciaal dat het bovengronds openbaar vervoer daadwerkelijk voorrang krijgt op de kruispunten. De heer Francy Peeters pleit voor een pragmatische aanpak en benadrukt daarbij dat De Lijn bereid is om rekening te houden met de dichtbevolkte stadsstructuur.

Bij De Lijn is men ook van mening dat de doorstromingsmaatregelen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en ook in de rand betere resultaten zullen opleveren dan de maatregelen die in de SOFRETU-SYSTRAS-studie worden aanbevolen.

De heer Francy Peeters meent dat De Lijn op langere termijn 90.000 reizigers (hierin zijn de reizigers naar de

est consciente qu'il convient d'améliorer ce chiffre. Si on passe de 18 à 25%, ce serait déjà un grand progrès.

La société De Lijn a réalisé un plan d'exploitation pour les lignes de bus De Lijn.

Ce plan a été élaboré sur la base de l'étude SOFRETU-SYSTRAS, qui prévoyait qu'en 2008 il y aurait un accroissement de 45.000 déplacements à absorber dans les transports en commun. La société De Lijn pourrait absorber 17.000 des déplacements totaux.

Le projet RER représente sur les 45.000 déplacements, 17.000 déplacements en bus. Ceux-ci devraient connaître une évolution sur trois points :

- doubler les fréquences des lignes de bus existantes ;
- sur 18 stations RER dans une périphérie de 30 km prévoir plus de lignes axiales de bus vers Bruxelles ;
- dans les parties mal desservies par le réseau ferroviaire, De Lijn propose de créer des lignes rapides de bus pour reprendre en quelque sorte la fonction du réseau ferroviaire.

M. Francy Peeters signale que ces lignes rapides doivent non seulement être rapides en temps, connaître un bon confort, avoir le matériel roulant adéquat, mais également perdre un minimum de temps aux arrêts où le stationnement nécessaire pour les véhicules ainsi que pour les vélos doit être prévu.

Selon M. Francy Peeters, ces axes où il faut prévoir des lignes rapides sont les axes en provenance de Haecht, Londerzeel, Ninove, Louvain et Wavre. Des mesures de pénétration doivent être prises pour permettre aux bus de rejoindre rapidement les grands nœuds de communication. Il est clair qu'on ne doit pas opérer d'expropriation, mais céder l'espace de la voiture pour que des bus se substituent en priorité à un certain nombre de voitures privées aux principaux carrefours.

En outre, il est crucial que les transports en commun de surface obtiennent réellement la priorité aux carrefours. M. Francy Peeters plaide pour le pragmatisme tout en soulignant que la société De Lijn est prête à tenir compte des réalités d'un tissu urbain densément habité.

De Lijn pense également qu'une fois obtenues les mesures de pénétration - "doorstromingsmaatregelen" - dans la Région de Bruxelles-Capitale et également dans la périphérie elle pourra aller plus loin que les mesures préconisées par l'étude SOFRETU-SYSTRAS.

M. Francy Peeters estime qu'à plus long terme, De Lijn pourrait transporter 90.000 usagers vers Bruxelles et envi-

industrie- en dienstzone tussen Brussel en Zaventem begrepen) naar Brussel en omgeving zou kunnen vervoeren.

Het plan van De Lijn voorziet in verschillende fasen voor de verwezenlijking van het GEN. Zo wordt er aanbevolen om nu al werk van te maken van de kortetermijnfasen.

De Lijn beschikt over verschillende buslijnen en kan reeds een flexibel en snel beschikbaar vervoermiddel aanbieden.

Men moet zich ook kunnen aanpassen aan de evolutie van de vraag en aan de technologische mogelijkheden. Na het invoeren van snelle buslijnen zal De Lijn misschien binnen enkele jaren moeten overschakelen op "light rail". Waarom zou De Lijn het tramnet van de MIVB immers niet kunnen benutten tot aan de rand van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

Volgens De Lijn mag er geen enkele mogelijkheid worden uitgesloten. Het is de reiziger en niet de exploitant die beslist hoe het net er moet uitzien.

De verschillende exploitanten van het openbaar vervoer hebben verantwoordelijkheden jegens de reizigers van hun streek en de gewestelijke overheden, en moeten concessies doen aan de overkoepelende exploitatiemaatschappij op een net dat de grenzen van het Gewest zou overschrijden.

De heer Francy Peeters onderstreept dat er zeer weinig financiële middelen nodig zijn voor de plannen van De Lijn.

Van de 45.000 bijkomende verplaatsingen waarvoor volgens de SOFRETU-SYSTRAS-studie het openbaar vervoer moet worden ingeschakeld, kan De Lijn er 17.000 voor haar rekening nemen met investering die tot 4 miljard beperkt is om de doorstromingsmaatregelen te nemen.

Dat betekent dat de NMBS, volgens de globale raming op 64 miljard in de SOFRETU-SYSTRAS-studie, bijna 60 miljard nodig zou hebben om 28.000 extra reizigers te vervoeren, terwijl De Lijn slechts 4 miljard nodig zou hebben om 17.000 extra reizigers te vervoeren.

Dezelfde verhouding vinden we ook terug in de exploitatiekosten.

De heer Francy Peeters pleit er niet voor om de treinen door bussen te vervangen, maar wil aantonen dat een vervoerbedrijf zoals De Lijn met weinig extra middelen de verkeerscongestie rond en in Brussel al gedeeltelijk kan wegwerken.

Tot besluit herinnert hij eraan dat De Lijn per jaar ongeveer 20 miljoen reizigers naar Brussel vervoert. 70 % gaat

rons (dans ces 90.000 sont compris le zoning industriel et tertiaire entre Bruxelles et Zaventem).

Différentes phases d'entrée en vigueur du RER sont prévues dans le plan élaboré par De Lijn. Ainsi, il est préconisé d'entreprendre déjà les actions qui peuvent l'être à plus court terme.

Disposant de plusieurs lignes de bus, De Lijn peut déjà proposer un moyen de transport flexible et rapidement disponible.

Il faut savoir aussi s'adapter et tenir compte de l'évolution de la demande ainsi que des possibilités technologiques ; peut-être qu'après avoir instauré des lignes de bus rapides, De Lijn devra passer dans quelques années à du "light rail". En effet, pourquoi De Lijn ne pourrait-elle valoriser le réseau tram de la STIB dans un rayonnement plus important qui atteindrait la périphérie de la Région de Bruxelles-Capitale ?

Pour De Lijn, il ne faut exclure aucune hypothèse, c'est l'usager qui détermine le réseau et non l'exploitant.

Tout en ayant des responsabilités à la fois vis-à-vis des usagers de leur région et des autorités publiques régionales, il faut que les différents exploitants de transports en commun fassent des concessions à la communauté d'exploitation sur un réseau qui transcende les limites régionales.

M. Francy Peeters souligne que ce que la société De Lijn peut faire, peut se réaliser avec très peu de moyens financiers.

Sur les 45.000 déplacements supplémentaires que l'étude SOFRETU-SYSTRAS cherche à capter vers les transports en commun, De Lijn peut en absorber 17.000 avec un investissement nécessaire limité à 4 milliards pour assurer les mesures de pénétration.

Cela signifie que dans l'évaluation globale de 64 milliards selon SOFRETU-SYSTRAS, la SNCB aurait besoin de presque 60 milliards pour transporter 28.000 usagers en plus tandis que De Lijn assurerait le déplacement de 17.000 usagers pour un coût de 4 milliards.

Il faut savoir qu'un même rapport se dessine dans les coûts d'exploitation.

Sans plaider pour une substitution des bus aux trains, M. Francy Peeters veut démontrer qu'avec peu de moyens supplémentaires, une société telle que De Lijn peut déjà soulager une partie de la congestion automobile vers et dans Bruxelles.

En guise de conclusion, il rappelle que De Lijn transporte plus ou moins 20 millions d'usagers par an vers

verder dan het eerste Brusselse metrostation en 55 % maakt gebruik van het MIVB-net, maar pas na het eerste metrostation.

Als het GEN zijn klanten comfortabele en regelmatige ritten kan aanbieden, zal het openbaar vervoer er nog aantrekkelijker op worden. Als dat niet geval is, heeft het GEN geen enkele zin.

IV.2. Gedachtewisseling

Uit deze uiteenzetting onthoudt de heer Jean-Pierre Cornelissen dat complementariteit tussen de verschillende openbare vervoersnetten noodzakelijk is, rekening houdend met de erfenis uit het verleden en als men de huidige situatie daadwerkelijk wil verbeteren.

Volgens de heer Jean-Pierre Cornelissen gaat er energie verloren wanneer De Lijn de reizigers niet aan het eerste metrostation afzetten, maar ze tot de grote spoorwegknooppunten voeren. Hij denkt niet dat de reizigers hierdoor tijd winnen en regelmatigere aansluitingen hebben.

Als de busreizigers in de eerste metrostations worden afgezet, zou het busaanbod van De Lijn en de ritfrequentie kunnen toenemen.

De SOFRETU-studie voorziet in vijf snelle lijnen om het spoorwegnet te vervolledigen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vindt dat men, als men veranderingen wil, misschien moet denken aan tramsporen. Hij neemt Gent als voorbeeld: de tramsporen, en dus het openbaar vervoer, zijn zichtbaar aanwezig in het straatbeeld. Het zou misschien nuttig zijn die kosten in overweging te nemen.

Ter afronding wijst de spreker er eens te meer op dat voor de gebruiker niet zozeer het comfort of de prijs dan wel de frequentie belangrijk zijn.

Volgens de heer Michel Moock moet men de infrastructuur voor het openbaar vervoer op een rationele manier gebruiken. In Berchem ligt er een station vlakbij de Ring. Het lijkt hem wel weinig zinvol dat de bussen van De Lijn twintig minuten nodig hebben om van de rand tot aan de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te rijden en vervolgens dertig minuten in de opstoppingen zitten, terwijl het Brussels Hoofdstedelijk Gewest andere verplaatsingsmogelijkheden met het openbaar vervoer aanbiedt.

Men mag niet langer het beleid inzake ruimtelijke ordening aanpassen door bijvoorbeeld de lanen te verbreden

Bruxelles. De ceux-ci 70% se rendent à Bruxelles au-delà de la première station de métro et 55% empruntent le réseau de la STIB, mais au-delà de la première station de métro.

Avec un bon confort et une régularité, le réseau RER assurera encore une plus grande attractivité des transports en commun. Si tel n'était pas le cas, il n'aurait aucun sens.

IV.2. Echange de vues

M. Jean-Pierre Cornelissen retiendra de cet exposé la nécessité d'une complémentarité entre les différents réseaux de transports en commun, tout en tenant compte de l'héritage du passé et en dépassant certaines réalités.

Selon M. Jean-Pierre Cornelissen, il y a une déperdition d'énergie lorsque De Lijn, au lieu de débarquer les usagers à la première station de métro, les conduit aux grands nœuds de communication ferroviaires. Il ne pense pas que de cette manière De Lijn fasse gagner du temps et des fréquences aux usagers.

En respectant un rabatement plus proche avec les premières stations de métro, on pourrait à la fois augmenter l'offre de transports en commun des bus de De Lijn et augmenter la fréquence.

L'étude SOFRETU a prévu cinq lignes rapides pour compléter le réseau ferroviaire.

M. Jean-Pierre Cornelissen est d'avis que, si on veut inscrire le changement dans le temps, mieux vaut prévoir les rails pour le tram. Il cite l'exemple de Gand ; les voies ferrées pour le tram ont l'avantage de la lisibilité et de la permanence des transports en commun. Il serait peut-être judicieux de prendre ces frais en compte.

En guise de conclusion, M. Jean-Pierre Cornelissen souligne une fois de plus que ce qui compte pour l'utilisateur n'est pas tellement le confort ou le prix mais la fréquence.

Pour M. Michel Moock, il faut utiliser de manière rationnelle les infrastructures des transports en commun. Il y a une gare à Berchem près du ring. Il ne lui semble pas nécessaire que les bus de De Lijn mettent vingt minutes pour parcourir la distance entre la périphérie et la limite de la Région de Bruxelles-Capitale et perdent ensuite plus de trente minutes dans les embouteillages alors qu'il y a d'autres transports en commun prévus dans la Région de Bruxelles-Capitale.

On ne va pas continuer à adapter la politique d'aménagement du territoire en élargissant par exemple les avenues

voor de vrije banen afhankelijk van het mobiliteitsaanbod. Alle exploitanten moeten rationele en duurzame keuzes overwegen.

De heer Michel Moock stelt geregeld vast dat de bussen van De Lijn lang stilstaan aan het station Kapellekerk. Moet De Lijn echt de drie grote spoorwegstations van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aandoen?

De heer Albert Mahieu neemt akte van de overtuigende uitspraken van de heer Francy Peeters, te weten dat De Lijn vervoer aanbiedt van de rand naar Brussel en dat haar zus-termaatschappij, de MIVB, de reizigers op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zelf vervoert.

Het lijkt hem in dat kader nuttig, zowel uit economisch standpunt als inzake rendabele verplaatsingen, om te zorgen voor haltes bij de eerste stations in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De heer Francy Peeters is zich van deze delicate problematiek bewust. Uit de ervaring van de exploitanten van De Lijn blijkt dat de reizigers zo snel mogelijk op hun bestemming willen aankomen.

Hij geeft het voorbeeld van het buitenland, waar de "Verbund"-structuur waar de voorzitter voor pleit bestaat, te weten in Saarbrücken en Karlsruhe. Ook daar rijden de bussen tot in het stadscentrum.

Het gaat uiteraard niet op dat de bussen bijvoorbeeld de Haachtsesteenweg nemen. Ze moeten wel een parallelle as volgen zoals de Leopold III-laan om naar het Meiserplein en vervolgens naar Leuven te gaan. De reistijd moet zoveel mogelijk worden beperkt en de bereikbaarheid van de plaatsen zoveel mogelijk verhoogd.

De Lijn haalt alleen een snelle reistijd op een deel van haar trajecten, maar toch moet ze de grote spoorwegknooppunten aandoen zoals blijkt uit andere vaststellingen in het buitenland.

De spreker wijst erop dat De Lijn nieuwe lijnen heeft ingevoerd van Vreebos tot Kraainem en van Humbeek naar Brussel.

Het openbaar vervoer in Brussel mag niet beperkt blijven tot het aandoen van de Vijfhoek. Ook de verder afgelegen wijken en de wijken op het grondgebied van verschillende gemeenten moeten worden aangedaan om te kunnen spreken van een geïntegreerd openbaar vervoer.

Volgens de heer Jean-Pierre Cornelissen is de commissie unaniem voorstander van het openbaar vervoer en van een zo rationeel en zo geïntegreerd mogelijke oplossing. Er is geen sprake van te zorgen voor concurrentie tussen De Lijn en de MIVB. De Lijn wil de grootste spoorwegsta-

tionnement des sites propres en fonction des offres de mobilité. Tous les exploitants devront s'y faire et prendre les options les plus rationnelles et les plus durables.

M. Michel Moock constate régulièrement que les bus de De Lijn ont un temps d'arrêt important à la gare de la Chapelle. Est-il vraiment nécessaire et utile que De Lijn parvienne aux trois grandes gares ferroviaires dans la Région de Bruxelles-Capitale?

M. Albert Mahieu a à l'esprit les discours convaincants de M. Francy Peeters. De Lijn offre un transport de la périphérie vers Bruxelles et laisse la redistribution des usagers dans la Région de Bruxelles-Capitale à ses homologues de la STIB.

Dans cet esprit, il lui semble qu'il serait plus rentable et plus judicieux - tant du point de vue économique qu'en matière de déplacement - de prévoir des arrêts aux premières gares de rabattement dans la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Francy Peeters est bien conscient de la sensibilité de cette problématique. L'expérience des exploitants de De Lijn démontre que les usagers souhaitent minimiser le temps de parcours vers leur lieu de destination.

Il cite des exemples à l'étranger où il existe une structure de "Verbund" telle que préconisée à Saarbrugen et à Karlsruhe où là aussi les bus pénètrent jusqu'au centre de la ville.

Il est évident qu'il n'est pas opportun que les bus passent par exemple par la chaussée d'Haecht; ils doivent passer par un axe parallèle tel que le boulevard Léopold III et rejoindre l'arrêt de Meiser pour se diriger vers Louvain, de manière à minimiser les temps de parcours et maximaliser l'atteignabilité des lieux.

Même si De Lijn ne peut obtenir des mesures de pénétration rapides que sur une partie des lignes qu'elle parcourt, elle doit parvenir aux nœuds ferroviaires principaux comme le démontrent d'autres expériences à l'étranger.

Il signale que De Lijn a instauré de nouvelles lignes de Vreebos à Kraainem et également de Humbeek vers Bruxelles.

Les transports en commun à Bruxelles ne peuvent se limiter à une bonne desserte du pentagone mais doivent également bien desservir les quartiers plus éloignés et à cheval sur plusieurs communes pour assurer un réseau intégré de transports en commun.

M. Jean-Pierre Cornelissen signale qu'il y a unanimité au sein de la commission pour défendre les transports en commun et ce de la manière la plus rationnelle, la plus intégrée. Il n'est point question d'établir une concurrence entre la société de De Lijn et la STIB. Si on peut com-

tions aandoen, wat begrijpelijk is, maar men moet dan wel rekening houden met het feit dat men tijdens de spitsuren in Brussel in files terechtkomt.

Anderzijds zal het GEN dat stapsgewijze concreet gestalte zal krijgen niet beperkt zijn tot drie grote spoorwegknooppunten maar een heel net van stations omvatten; deze zullen worden gekozen uit een lijst van een veertigtal stations.

V. Uiteenzetting van de heer Favay, directeur-generaal van de SRWT, en van de heer Balthazar, directeur van TEC Waals-Brabant

De heer Willem Draps wijst erop dat de bussen van TEC Waals-Brabant waarschijnlijk met dezelfde problemen als De Lijn geconfronteerd worden bij het binnenrijden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op haar lijnen Waver-Brussel, Waterloo-Eigenbrakel en Hamme-Mille naar Brussel.

Hij herinnert zijn collega's er ook aan dat, volgens de SOFRETU-SYSTRAS-studie, de TEC ook snelle lijnen gepland heeft, onder meer op het traject Waver-Brussel.

De heer Willem Draps wenst dat de twee vertegenwoordigers van de TEC Waals Brabant de commissieleden uitleg verschaffen over het verschil tussen de problemen waarmee de TEC en die waarmee De Lijn kunnen worden geconfronteerd.

De heer Favay wijst erop dat de geografische toestand in Waals-Brabant anders is en dat de klemtoon ligt op de verplaatsingen per trein. De TEC heeft met de NMBS overigens een overeenkomst gesloten, die niet alleen betrekking heeft op (vervoer)hulp door TEC-bussen in geval van defecten, maar die ook betrekking heeft op de tarieven. De laatste overeenkomst die ondertekend werd, heeft betrekking op het commerciële onthaal van de reizigers, met name informatie over de TEC in de Waalse stations. De SRWT heeft eveneens een grootschalig programma opgezet om de infrastructuur rond de stations te moderniseren.

Onlangs heeft de TEC met de NMBS een overeenkomst gesloten voor de verspreiding van de TEC-informatiebrochures.

Er zij nog op gewezen dat de TEC aanzienlijke inspanningen doet om de voornaamste stations rond Brussel aan te doen.

De TEC heeft echter ook vier buslijnen naar Brussel waarvan ze de frequentie en de reïssnelheid in Brussel wenst te verbeteren.

prendre la logique de De Lijn de desservir les gares ferroviaires principales, il faut néanmoins tenir compte des files existantes aux heures de pointe dans Bruxelles.

D'autre part, le RER qui sera réalisé de manière évolutive ne fonctionnera pas uniquement au départ des trois grands nœuds ferroviaires de la SNCB mais au niveau d'un réseau de gares qu'il convient encore d'établir sur une base d'une quarantaine de gares.

V. Exposé de M. Favay, directeur général de la SRWT et de M. Balthazar, directeur des TEC Brabant wallon

M. Willem Draps signale que les bus du TEC Brabant wallon rencontrent probablement le même genre de problèmes lors de leur pénétration de la Région de Bruxelles-Capitale sur les lignes Wavre-Bruxelles, Waterloo-Braine-l'Alleud et Hamme-Mille vers Bruxelles que ceux de De Lijn.

Il rappelle également, à l'intention de ses collègues, que les TEC ont également prévu des lignes rapides dans l'étude SOFRETU-SYSTRAS, sur le tronçon Wavre-Bruxelles.

M. Willem Draps souhaiterait que les deux représentants du TEC Brabant wallon informent les commissaires sur la différence entre les problèmes que peuvent rencontrer les TEC et ceux que peuvent connaître De Lijn.

M. Favay informe que la situation géographique étant différente dans le Brabant wallon, l'accent a été mis sur les déplacements en train. Les TEC ont d'ailleurs signé plusieurs conventions avec la SNCB. Celles-ci couvrent l'organisation des correspondances, le dépannage par bus en cas de panne, la réalisation d'un abonnement combiné SNCB-TEC. La dernière convention signée vise l'accueil commercial de la clientèle notamment la distribution d'informations sur les TEC dans les gares wallonnes. La SRWT a également réalisé un programme important de modernisation des infrastructures autour des gares.

Les TEC ont signé une convention commerciale avec la SNCB pour qu'elle distribue des guides TEC.

Une part importante des efforts des TEC porte dès lors sur la desserte des principales gares autour de Bruxelles.

Les TEC ont également quatre axes de bus vers Bruxelles sur lesquels ils prévoient l'amélioration des fréquences et une pénétration rapide de Bruxelles.

De TEC bestudeert momenteel de eindhaltes. Het is in dit kader de bedoeling de reis zo weinig mogelijk te onderbreken om geen klanten te verliezen. Het feit dat de gebruiker een lijn heeft tot aan het eindpunt is een belangrijk argument bij zijn keuze. De TEC voert studies uit om de mogelijke bestemmingen, de haltes en de eindhaltes zo goed mogelijk te kiezen.

De intermodaliteit is doorslaggevend voor de andere bestemmingen. Er moet dus tegelijk gezocht worden naar comfortabele verbindingen met andere lijnen, bijvoorbeeld met de metrolijn Herman-Debroux.

In de SOFRETU-SYSTRAS studie is sprake van de snelle lijn voor de TEC tegen 2010. In dat jaar zal ofwel het verkeer in Brussel volledig stilstaan of zal men maatregelen ten gunste van het openbaar vervoer hebben genomen.

De TEC wenst de aantrekkelijkheid van haar lijnen te kunnen verhogen door interessante haltes aan te doen. Ze wenst tevens dat de bevoegde overheid de nodige maatregelen treft om voorrang te geven aan het openbaar vervoer en om de reissnelheid van de bussen te verhogen.

Er wordt ook gepland de frequentie van de TEC-bussen te verhogen. De SOFRETU-SYSTRAS studie voorziet in zes Waalse assen en 29 extra bussen. De heer Favay hoopt dat deze 29 extra bussen ervoor zorgen dat men eerder het openbaar vervoer dan wel de auto neemt. Men moet ook aan de tarieven sleutelen om deze vervoerswijze te bevorderen. Het is pas door integratie van de tarieven dat men ervoor zal zorgen dat men eerder het openbaar vervoer neemt en niet door gratis vervoer aan te bieden aan kinderen tot 12 jaar en 65-plussers. Het zijn niet deze categorieën die de eigen auto moeten ruilen voor het openbaar vervoer.

De heer Willem Draps vraagt of de overeenkomst tussen de NMBS en de TEC Waals-Brabant er werkelijk toe strekt zoveel mogelijk reizigers naar de stations en het toekomstige GEN te halen.

Het marktaandeel van de bussen gaat voortdurend achteruit; dat van de trein neemt ononderbroken toe voor het woon-werkverkeer, gelet op de langere afstanden die moeten worden afgelegd.

De heer Willem Draps kan begrijpen dat een reiziger uit Eigenbrakel of Waterloo liever de trein neemt dan wel de W-lijn van de TEC om zich naar zijn werk in Elsene of Brussel te begeven.

De heer Favay wijst er in verband met de lijnen met een GEN-statuut op dat de TEC de frequentie wil verdubbelen, het comfort van de bussen wil verbeteren, de reisroute in

Les TEC examinent actuellement les terminus tout en étant partisans de minimiser les ruptures de charge qui font perdre des usagers. Le fait d'avoir une ligne directe jusqu'au point d'arrivée est un élément important dans le choix de l'utilisateur. Le TEC effectue des études pour déterminer les destinations potentielles souhaitées et adapter au mieux les itinéraires, les points d'arrêt et les terminus.

L'intermodalité est cruciale pour les autres destinations. Il faut donc rechercher en même temps, des connexions confortables avec les lignes rapides par exemple au métro Herman-Debroux.

L'étude SOFRETU-SYSTRAS parle de la ligne rapide pour les TEC en 2010. En 2010 soit Bruxelles sera complètement immobilisée à cause de la congestion automobile soit on aura pris des mesures en faveur des transports en commun.

Les TEC demandent de pouvoir augmenter l'attractivité de leurs lignes en desservant des arrêts intéressants et souhaite que les autorités compétentes prennent les mesures nécessaires pour accorder la priorité aux transports en commun et permettent une pénétration rapide des bus.

Il est prévu que les bus des TEC augmentent leurs fréquences. L'étude SOFRETU-SYSTRAS prévoit six axes wallons avec vingt-neuf bus en plus. M. Favay ose espérer que dans ces vingt-neuf bus supplémentaires, un transfert modal de la voiture vers les transports en commun sera opéré. Il faut également agir au niveau des tarifs pour favoriser ce transfert de mode de transport. C'est davantage par des mesures d'intégration tarifaires qu'on pourra œuvrer en faveur du transfert modal vers les transports en commun plutôt qu'en adoptant des mesures de gratuité des transports en commun pour les moins de douze ans et les plus de soixante-cinq ans. Ce ne sont pas ceux-là qui doivent substituer les transports en commun aux véhicules privés.

M. Willem Draps souhaite savoir si la convention entre la SNCB et les TEC Brabant wallon vise vraiment à rabattre le maximum d'usagers vers les gares et le futur RER.

La part de marché du bus continue à diminuer. Par contre, la part de marché du train dans les déplacements domicile-travail augmente sans cesse étant donné les plus grandes distances à parcourir.

M. Willem Draps peut comprendre qu'un usager venant de Braine-l'Alleud ou de Waterloo préfère se rabattre vers une gare de chemin de fer plutôt que d'emprunter directement la ligne W des TEC pour se rendre au travail à Ixelles ou à Bruxelles.

M. Favay spécifie que sur les lignes ayant un statut RER, les TEC comptent doubler les fréquences, augmenter le confort des bus et améliorer les conditions de circulation

samenwerking met de bevoegde overheid wil verbeteren en ook de kleinere stations wil aandoen.

In het GEN-plan voorziet de TEC in zestien bussen om de stations aan te doen, alsook het station van Terhulpen vanwaar de reizigers de trein in plaats van de bus naar Brussel verkiezen.

De heer Balthazar wijst erop dat het experiment met het station van Terhulpen al loopt: de frequentie is er verhoogd.

Tegelijk met het feit dat men met kleine bussen de stations wil aandoen, wordt ook de frequentie op de bestaande lijnen verhoogd.

De heer Balthazar zegt dat de TEC rekening houdt met de aanbevelingen in de SOFRETU-SYSTRAS-studie.

In de studie staat overigens niet dat de bussen van de TEC en van De Lijn maar tot aan de grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mogen rijden.

De heer Willem Draps wijst erop dat het precies dat is wat de Brusselse parlementsleden willen.

De heer Albert Mahieu vraagt hoe de heer Favay een inwoner van Waver ervan gaat overtuigen om met de bus naar Brussel te reizen.

Volgens de heer Favay is het zo dat, als een inwoner van Waver in de buurt van het Centraal Station werkt, het beleid van de TEC erop gericht is hem de trein te doen nemen. Hij herhaalt dat de klant de keuze bepaalt en dat de integratie van de tarieven de mogelijkheid zal bieden de meest rationele vervoermodus te kiezen.

Volgens de heer Favay zal een reiziger die naast de bus ook de metro neemt, 1.200 frank extra per maand betalen. Dit vermindert de aantrekkelijkheid van het multimodale vervoer.

De heer Willem Draps wijst erop dat er sprake is van 300 frank extra en niet van 1.200 frank.

De adviseur van staatssecretaris Robert Delathouwer, de heer Jean-Paul Wouters, attendeert erop dat er tijdens de recente discussies sprake is geweest van 1.300 tot 1.900 frank voor een maandabonnement, m.a.w. 600 frank om zich met de verschillende maatschappijen te verplaatsen.

De heer Willem Draps geeft toe dat de tariefintegratie een enorme weerslag zal hebben.

De heer Jean-Pierre Cornelissen wenst het in het debat over de mobiliteit in en rond Brussel ook te hebben over

en collaboration avec les autorités compétentes et assurer un rabattement vers une desserte des petites gares.

Dans le plan RER, les TEC ont prévu seize bus pour desservir les gares et viser notamment la gare de La Hulpe où les usagers préfèrent se rendre en train à Bruxelles qu'en bus.

M. Balthazar signale que l'expérience est déjà en cours à La Hulpe avec une augmentation des fréquences.

Cette desserte fine des gares par petits bus se fait en parallèle avec un renforcement des fréquences sur les lignes existantes.

M. Balthazar reconnaît que les TEC œuvrent dans le cadre des recommandations de l'étude SOFRETU-SYSTRAS.

L'étude ne préconise pas que les bus des TEC et de De Lijn s'arrêtent aux limites de la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Willem Draps signale que c'est bien ça qui préoccupe les parlementaires bruxellois.

M. Albert Mahieu demande comment M. Favay va convaincre un habitant de Wavre de se déplacer vers Bruxelles en bus.

M. Favay signale que si un habitant de Wavre vient travailler à proximité de la gare centrale, la politique des TEC est de le renvoyer vers des déplacements ferroviaires. Il réitère que la démarche doit partir du client et que l'intégration tarifaire permettra de choisir le mode de déplacement le plus rationnel possible.

M. Favay attire l'attention sur le fait que si l'organisation des transports implique pour le voyageur TEC une correspondance avec le métro, il devra déboursier un supplément d'environ 1.200 BEF par mois, ce qui est un frein à l'attraction du transport multi-modal.

M. Willem Draps tient à corriger cette information : "on parle de 300 BEF supplémentaires et non pas de 1.200 BEF".

Le conseiller du Secrétaire d'Etat Robert de Delathouwer, M. Jean-Paul Wouters, signale que dans les dernières discussions il est question d'un supplément de 1.300 à 1.900 BEF pour un abonnement mensuel, c'est-à-dire de ± 600 BEF pour pouvoir emprunter les véhicules de différentes sociétés d'exploitation.

M. Willem Draps reconnaît que l'intégration tarifaire va avoir une répercussion énorme.

M. Jean-Pierre Cornelissen souhaite intégrer le débat sur la mobilité dans et autour de Bruxelles dans le cadre des

de doelstellingen inzake duurzame ontwikkeling. Mobiliteit is alleen maar duurzaam als men bij het vaststellen van de tarieven rekening houdt met de nagestreefde doeleinden.

De heer Willem Draps wijst erop dat de tarieven geen doel op zich zijn maar dat ze de mogelijkheid moeten bieden om de eigen reizigers van elke maatschappij te binden.

Volgens de heer Favay gaat het er in de eerste plaats om de verzadiging van de wegen en de verzadiging van sommige spoorweglijnen te verhelpen. De tarieven moeten daarbij helpen.

De heer Michel Moock neemt er akte van dat de toestand van TEC verschillend is door de grotere afstanden en dat de TEC ernaar streeft de stations van de NMBS aan te doen.

De spreker vraagt zich echter af of de TEC, op de vier grote overblijvende buslijnen naar Brussel, niet andere haltes dan de grote stations zou kunnen aandoen?

De heer Balthazar wijst erop dat alles afhangt van de plaats waar de reizigers in Brussel aankomen. De TEC heeft een eindhalte in Ukkel-Calevoet, aan het Rouppeplein (een halte die zal worden verplaatst eens de Fonsnystraat aangelegd zal zijn), aan het Flageyplein en in de Leopoldswijk. De bussen van de TEC zijn een aanvulling van de bestaande spoorwegverbindingen.

VI.1. Uiteenzetting van de heer François-Xavier de Donnea, burgemeester van de stad Brussel, over het project van de NMBS om in Schaarbeek-Vorming een tweede HST-terminal te bouwen, genaamd “Brussel-Europa”

De heer François-Xavier de Donnea wenst de commissieleden eraan te herinneren dat het project voor de bouw van een tweede HST-terminal in Schaarbeek-Vorming gekoppeld is aan een luchthavenstation.

Dit project zou in hoofdzaak op Brussels grondgebied worden verwezenlijkt. Er zij op gewezen dat Schaarbeek-Vorming haast volledig op het grondgebied van de stad ligt en slechts een geringe oppervlakte ervan in Evere. Alleen het trottoir voor het station ligt op het grondgebied van Schaarbeek.

De burgemeester van Brussel-Stad geeft echter toe dat dit project de Schaarbekenaars die dit station gebruiken, rechtstreeks aanbelangt.

préoccupations en matière de développement durable. Pour que la mobilité assurée soit durable, il faut notamment que les tarifs s'adaptent aux objectifs poursuivis.

M. Willem Draps signale que les tarifs ne sont pas une finalité en soi mais qu'ils doivent permettre de fidéliser les usagers propres à chaque société pour qu'elle conserve sa clientèle captive.

M. Favay estime également qu'il faut en premier lieu fixer l'objectif pour remédier à la saturation des voies routières ainsi qu'à la saturation de certaines lignes ferrées et que les tarifs doivent être soumis à ces objectifs.

M. Michel Moock a bien enregistré que la situation des TEC est différente étant donné les plus grandes distances parcourues ; les TEC rabattent plus vers des gares SNCB.

Cependant, sur les quatre axes de bus vers Bruxelles qui subsistent, les TEC ne peuvent-ils pas rabattre vers d'autres arrêts que les grandes gares ?

M. Balthazar signale que tout dépend du lieu d'arrivée des usagers dans Bruxelles. Les TEC ont un terminus à Uccle-Calevoet, à la place Rouppe (celui-ci sera déplacé lorsque la rue Fonsny sera aménagée), un terminus à Flagey, ainsi qu'un terminus au quartier Léopold, les bus des TEC venant en complément du réseau ferré actuel.

IV.1. Audition de M. François-Xavier de Donnea, bourgmestre de la ville de Bruxelles, au sujet du projet de la SNCB qui vise à ériger un deuxième terminal TGV à Schaarbeek-Formation, dénommée par elle “Bruxelles-Europe”

M. François-Xavier de Donnea souhaiterait rappeler aux commissaires que le projet de deuxième terminal TGV à la gare de Schaarbeek-Formation est accouplé à une aérogare.

Ce projet s'érigerait principalement sur le territoire de Bruxelles : il faut savoir que la gare de Schaarbeek-Formation est située presque exclusivement sur le territoire de la ville avec une petite superficie à Evere. Seul le trottoir devant la gare est sur le territoire de la commune de Schaarbeek.

Cependant le bourgmestre de la ville de Bruxelles reconnaît que les Schaarbeekois utilisant cette gare sont également concernés au premier chef.

Volgens de heer François-Xavier de Donnea is dit project van cruciaal belang voor de toekomst van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als hoofdstad van Europa.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal bovendien vroeg of laat worden geconfronteerd met de verzadiging van de Noord-Zuidverbinding, zelfs in een relatief nabije toekomst al. Men moet ook zorgen voor goede verbindingen vanuit Brussel, niet alleen met de nationale luchthavens, maar ook met de andere luchthavens van West-Europa: Roissy, Heathrow, Düsseldorf en Schiphol.

De heer François-Xavier de Donnea vindt dat men zich niet tegelijk kan verzetten tegen de uitbreiding van de luchthaven en de hinder voor de buurtbewoners én tegen de uitbreiding van de HST, die een alternatief voor korte of middellange vluchten kan zijn.

De reizigers moeten zich bijgevolg vanuit het HST-station naar de vijf voormelde luchthavens kunnen begeven.

De heer François-Xavier de Donnea voegt er bovendien aan toe dat de NMBS op de site in kwestie beschikt over een reserve aan terreinen waardoor men in deze wijk verschillende functies kan onderbrengen: woongelegenheden, economische activiteiten die te maken hebben met de spoorwegen en grondreserves om Brussel te ontwikkelen als zetel van de Europese instellingen.

De spreker wijst er ook nog op dat alle gebieden die tot op heden zijn gereserveerd voor de Europese instellingen volgebouwd zijn en dat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet veel meer beschikbaar is.

De kantoren rond het Zuidstation trekken vooral de particuliere tertiaire sector aan; de Europese instellingen zijn niet geneigd daarheen te trekken.

Anderzijds is het zo dat, aangezien Europa op middellange termijn uitbreidt en op een dag zelfs Rusland als lid zal verwelkomen, het Gewest tegen 2010-2025 in dat kader nood heeft aan grondreserves.

Het project is voor Brussel, op lange termijn, van cruciaal belang.

Aangezien Brussel niet veel andere roepingen heeft dan zijn Europese rol uit te diepen, moeten de opvangmogelijkheden in het Gewest worden uitgebreid.

Het is duidelijk dat de ontwikkeling van een gebied met een oppervlakte die vergelijkbaar is met die van de gemeente Koekelberg, alleen mogelijk is op grond van richtschema's, door een goede organisatie van het openbaar vervoer en het wegvervoer, zodat het gebied zo vlot mogelijk bereikbaar is.

M. François-Xavier de Donnea est d'avis que ce projet est fondamental pour l'avenir de la Région de Bruxelles capitale en tant que capitale de l'Europe.

En outre, la Région de Bruxelles-Capitale devra faire face tôt ou tard aux engorgements de la jonction Nord-Midi: cette saturation se profile dans un avenir relativement proche. Il faut également doter Bruxelles d'une liaison optimale tant avec l'aéroport de Bruxelles-National qu'avec les autres aéroports de l'ouest de l'Europe – Roissy, Heathrow, Düsseldorf et Schiphol - .

Selon M. François-Xavier de Donnea, on ne peut à la fois s'opposer au développement de l'aéroport et à ses nuisances pour les riverains et d'autre part freiner le TGV qui peut être un substitut pour les vols à courte et moyenne distance.

Il est dès lors essentiel de permettre aux voyageurs un départ à la gare TGV vers ces cinq aéroports.

En outre, M. François-Xavier de Donnea signale qu'autour de ce site, la SNCB possède une réserve de terrains, ce qui permet de développer un quartier tout en satisfaisant différentes fonctions : logements, activités économiques liées notamment aux chemins de fer, et réserves immobilières pour développer Bruxelles en tant que capitale des institutions européennes.

Et de souligner que lorsque tous les sites réservés jusqu'à présent pour les institutions européennes auront été saturés, il ne restera pas grand-chose de disponible dans la Région de Bruxelles-Capitale.

A Bruxelles-Midi les surfaces de bureaux seront occupées par du secteur tertiaire plutôt privé : la fonction européenne ne souhaite pas y aller.

Etant donné que l'élargissement de l'Europe, prévu à moyen terme, englobera un jour notamment la Russie, la Région a besoin de réserves foncières pour l'Europe d'ici l'horizon 2010-2025.

Ce projet est totalement vital pour Bruxelles à long terme.

Dans la mesure où la Région de Bruxelles-Capitale n'a pas beaucoup d'autres vocations que d'approfondir son rôle européen, il convient d'augmenter les capacités d'accueil.

Il est clair que le développement d'une zone ayant une superficie plus ou moins équivalente à la commune de Koekelberg ne peut se faire que d'une manière approfondie sur la base de schémas directeurs, développement du transport public et routier permettant une accessibilité de la zone dans de bonnes conditions.

Het college van burgemeester en schepenen heeft een eenparig advies uitgebracht: het college is niet gekant tegen een tweede HST-terminal in Schaarbeek-Vorming, weliswaar onder een reeks voorwaarden.

Het college heeft algemene overwegingen geformuleerd en onderstreept dat het HST-project en het project voor het luchthavenstation op de rangeerterreinen in Schaarbeek rechtstreeks invloed hebben op de toekomst van de stad Brussel, niet alleen op de historische kern en de Europese wijk, en dat Schaarbeek-Vorming en de omgeving ook een belangrijke toekomstige ontwikkelingspool is.

Volgens het college moet de harmonieuze ontwikkeling van het gebied de stad weer uitstraling geven, haar internationale en nationale positie en haar interne mobiliteit verbeteren.

Brussel-Stad, dat vraagt om de benaming van die tweede HST-terminal nog niet definitief vast te leggen, noemt die voorlopig “Brussel-Vorming”.

Het College heeft in zijn eenparig advies van eind februari over het project de volgende algemene opmerkingen geformuleerd:

- "1. Terwijl het Zuidstation vandaag de locatie is die het best kan worden bereikt zowel met de NMBS als met het Brussels openbaar vervoer, ligt het emplacement van Brussel-Vorming volledig uit het centrum en moet er bijgevolg zwaar geïnvesteerd worden om het beter bereikbaar te maken met het openbaar stadsvervoer en het privé-vervoer. Het is bijgevolg noodzakelijk om al die infrastructuur te kunnen financieren alvorens een definitieve beslissing te nemen en ervoor te zorgen dat ze samen met het nieuwe station en de ontwikkeling van de site voltooid is.
2. Ook al is de locatie goed bereikbaar met het openbaar stadsvervoer, zal er wegens de niet-centrale ligging minder gebruik worden gemaakt van het openbaar vervoer naar het Zuidstation en is het risico op verkeerscongestie rond de locatie niet denkbeeldig, als de wegen en de parkeerterreinen in de omgeving niet dienovereenkomstig worden aangepast.
3. Aangezien het project Brussel-Vorming eveneens gepaard zal gaan met grootschalige vastgoedprojecten, dreigt de Brusselse vastgoedmarkt fors door elkaar te worden geschud – daling van de prijzen van de centraal gelegen locaties waarvoor de federale en de gewestelijke overheid grote inspanningen leveren om ze te vernieuwen en nieuw leven in te blazen (zone aan het Noordstation, Brussel-Zuid, ruimte Brussel-Europa) en waar er nog grond beschikbaar is – als dat project wordt uitgevoerd voor die locaties gerenoveerd en volledig benut zijn. Een dergelijke vestiging mag

Le Collège de la ville de Bruxelles a rendu un avis à l'unanimité, qui n'est pas hostile, c'est-à-dire qu'il est en faveur du deuxième terminal TGV sur le site de la gare de Schaarbeek-Formation moyennant une série de conditions.

Le Collège a émis des considérations d'ordre général en soulignant que le projet de desserte ferroviaire et de développement d'une aérogare sur le site de Schaarbeek-Formation concerne très directement l'avenir de la ville de Bruxelles, non seulement par rapport à son cœur historique, son quartier européen, mais aussi quant à son futur pôle majeur de développement qu'est le site de Bruxelles-Formation et ses environs.

Pour le Collège, le développement harmonieux de ce site doit être la source d'un nouveau rayonnement de la ville, d'une amélioration de son positionnement international et national, et d'une amélioration de ses conditions de mobilité interne.

La ville de Bruxelles, ayant demandé qu'on n'entérine pas l'appellation de ce deuxième terminal TGV, l'appellera temporairement “Bruxelles Formation”.

Le Collège a estimé dans son avis unanime fin février que ce projet appelle les remarques générales suivantes :

- "1. Alors que la gare du Midi constitue aujourd'hui le site le plus accessible tant par la SNCB que par les transports publics bruxellois, le site de Bruxelles formation est totalement excentré et nécessitera donc de lourds investissements pour améliorer son accessibilité, tant par les transports urbains que par les transports privés. Il est dès lors indispensable de garantir le financement de toutes ces infrastructures avant toute décision définitive, et d'assurer leur réalisation en même temps que le développement de la nouvelle gare et du site.
2. Même en cas de bonne desserte par les transports publics urbains, la situation excentrée conduira à un recours moindre aux transports publics que vers le Midi et à des risques de saturation automobile autour du site, tout au moins si les voiries y conduisant ainsi que les parkings y attachés, ne sont pas adaptés en conséquence.
3. Etant donné que le projet de Bruxelles Formation s'accompagnera également d'une vaste opération immobilière, le marché immobilier bruxellois risque d'être fortement perturbé – en se dévalorisant sur des sites centraux pour lesquels les pouvoirs publics tant fédéral que régional sont en train de faire des efforts importants pour les rénover et les dynamiser (espace Nord, Bruxelles-Midi, espace Bruxelles Europe) et pour lesquels des capacités de réserve existent encore – si le nouveau développement en question se fait avant la rénovation et la saturation desdits sites. En

immers niet haaks staan op de noodzakelijk heropleving van het stadscentrum en van de ruimte Brussel-Europa en kan, daarentegen, tot waardeverlies leiden.

4. Dit alles vereist dus een tijdschema, zowel voor de aanleg van de infrastructuur als van de spoorwegverbindingen om tegelijk de locatie Brussel-Vorming te vrijwaren als multimodaal vervoersknooppunt en als basispool voor de stadsontwikkeling en om – op korte termijn – de toegankelijkheid van de huidige grote stadspolen te verbeteren, teneinde hun ontwikkeling te garanderen."

De heer François-Xavier de Donnea zegt dat het College ook vond dat het project moest worden aangevuld met een plan betreffende het vracht/goederenvervoer, dat ook van belang is voor de stad Brussel.

De spreker attendeert er ook nog op dat, gelet op de huidige stand van het dossier van de NMBS dat in december 1999 is voorgelegd aan alle leden van de werkgroep exploitatie en markt (waarvan de drie Gewesten, de stad Brussel en verschillende administraties deel uitmaken), de stad Brussel haar advies aanhoudt en haar toekomstig standpunt laat afhangen van aanzienlijke aanpassingen of verduidelijkingen, zowel inzake infrastructuur als diensten.

Wat het goederenvervoer betreft, wijst de heer François-Xavier de Donnea erop dat een deel van het vrachtverkeer dat op dit ogenblik via de nationale luchthaven geschiedt, op termijn via de HST-lijnen zou kunnen gebeuren.

De heer François-Xavier de Donnea voegt eraan toe dat de stad Brussel tijdens die vergadering ook een standpunt heeft ingenomen over de bediening op haar grondgebied en van haar hinterland en dat ze op verschillende tekortkomingen gewezen heeft.

"

- het internationaal verkeer dat aandachtig onderzocht wordt, moet vervolledigd worden met de as Brussel-Luxemburg-Straatsburg-Zwitserland, waarvoor op korte termijn het dienstenaanbod aan de reizigers moet worden uitgebreid en de rittijden aanzienlijk moeten afnemen.
- het IC/IR-verkeer moet aanzienlijk toenemen in vergelijking met de huidige situatie. Daartoe kan worden gebruik gemaakt van het op vier sporen brengen van de belangrijkste lijnen vanuit Brussel, in het bijzonder naar het zuiden van het land.
- het GEN moet het mogelijk maken om de voorstedelijke spoorwegverbindingen tijdens de spitsuren verbeteren, niet alleen naar het noorden, maar ook naar het zuiden van het land, waar het verkeer zich nog het meest kan ontwikkelen.

...

effet, une telle implantation ne peut aller à l'encontre de la nécessaire revitalisation du centre de la ville et de l'espace Bruxelles Europe et induit, au contraire, un risque de déqualification.

4. Tout cela nécessite donc un calendrier de mise en œuvre, aussi bien au niveau des infrastructures que des services ferroviaires, permettant à la fois de préserver la pleine mise en valeur du site de Bruxelles Formation, à la fois en tant que nœud multimodal de transport et en tant que site fondamental de développement urbain, et l'amélioration – à court terme – de l'accessibilité des pôles urbains majeurs actuels afin de voir leur dynamique de développement assurée."

M. François-Xavier de Donnea signale que le Collège a également estimé qu'il fallait compléter le projet afin d'y inclure un volet fret/marchandises qui concerne aussi la ville de Bruxelles.

Et de souligner que dans l'état actuel du dossier de la SNCB soumis à l'ensemble des membres du Groupe de Travail Exploitation et Marché en décembre 1999 (celui-ci regroupe les trois régions, la ville de Bruxelles, différentes administrations), la ville de Bruxelles réserve son avis et conditionne sa position future à d'importantes adaptations ou précisions, tant en matière d'infrastructures que de services, tels qu'on peut les appréhender.

En ce qui concerne le transport de marchandises, M. François-Xavier de Donnea souligne qu'une partie du transport de fret qui s'effectue actuellement via Bruxelles-National pourrait se faire à moyen terme par des TGV de ligne.

M. François-Xavier de Donnea signale que la ville de Bruxelles s'est également exprimée lors de cette séance sur la desserte de son territoire et de son hinterland, qui présente différentes lacunes à plusieurs niveaux :

"

- le trafic international qui fait l'objet d'un examen attentif, doit être complété par l'axe Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg – Suisse, lequel nécessite à court terme une intensification des services proposés aux usagers et un abaissement substantiel du temps de parcours.
- le trafic IC/IR doit être sensiblement accru par rapport à la situation actuelle, profitant ainsi de l'opportunité offerte par la généralisation à quatre voies des principales lignes liées à Bruxelles, spécialement vers le sud du pays.
- le trafic RER annoncé aux heures de pointe doit offrir de réelles perspectives d'amélioration de la desserte ferroviaire suburbaine, non seulement vers le nord mais aussi vers le sud du pays qui présente les meilleures perspectives de trafic.

...

- er moeten - meer - rechtstreekse verbindingen tot stand gebracht worden tussen enerzijds de luchthaven van Brussel-Nationaal en anderzijds Brussel-Vorming, de Noord-Zuidverbinding, de Europese wijk en het zuiden van het land in navolging van de plannen voor de verbindingen met het noorden van het land."

De heer François-Xavier de Donnea benadrukt dat de stad Brussel tracht rekening te houden met de gewestelijke, nationale en internationale dimensie van Brussel.

- "er zou meer duidelijkheid worden geschapen met betrekking tot een aantal verbindingen die ofwel de Noord-Zuidverbinding ofwel Brussel-Vorming bedienen (die met name van Namen/Ottignies en Dendermonde komen)."

De stad Brussel stelt eveneens een reeks vragen over de infrastructuur die grote gevolgen kan hebben, met name voor de exploitatie :

"

- Er moet zo snel mogelijk een nieuwe verbinding worden aangelegd tussen lijn 161 en koker 3 van de Noord-Zuidverbinding om baanvakken in koker 1 vrij te maken voor het HST-verkeer, dat zal toenemen nadat in 2002 de nieuwe lijn tot Luik in gebruik zal zijn genomen.
- De NMBS schrijft nu al in haar verslag dat lijn 36 tussen Haren en Zaventem verzadigd is, rekening houdend met de verbindingen die tussen Brussel-Nationaal, Brussel en het noorden van het land zijn gepland. Om dit aanbod te vergroten en geografisch te spreiden moet er snel een nieuwe infrastructuur op stapel gezet worden om de rittijd van het zuiden en het westen van het land naar Brussel zoveel mogelijk te beperken volgens een tracé dat vergelijkbaar is met het tracé dat voor de "people mover" overwogen wordt. Zulks zou het dan – en alleen dan – bovendien mogelijk maken om regelmatige verbindingen tussen Brussel en Antwerpen of tussen Brussel en Luik, beide via de luchthaven van Brussel-Nationaal, tot stand te brengen.
- De "people mover" lijkt in geen enkel geval een adequate oplossing, omdat er tal van problemen rijzen in verband met de economische haalbaarheid en de concurrentie met het spoorwegaanbod en omdat het niet duidelijk is welke diensten aan de reizigers worden aangeboden. Het lijkt dus beter om voorrang te geven aan het verbeteren van de infrastructuur en de diensten van de NMBS, aan de spoorverbindingen tussen Brussel-Vorming (luchthaventerminal) en de luchthaven en aan check in/check outmogelijkheden in die terminal dankzij een nauwe samenwerking tussen de betrokken actoren (BIAC, NMBS, ...), althans voor de maatschappijen die er hun zetel vestigen."

- des relations directes entre d'une part l'aéroport de Bruxelles National, d'autre part Bruxelles Formation, la jonction Nord-Midi, le quartier européen et le sud du pays doivent être renforcées ou créées, à l'instar de ce qui est proposé pour les relations avec le nord du pays."

M. François-Xavier de Donnea souligne que la ville de Bruxelles tente de situer Bruxelles dans un contexte régional, national et international.

- "un certain nombre de relations devraient être clarifiées, desservant soit la jonction Nord-Midi, soit Bruxelles formation (venant notamment de Namur/Ottignies et de Dendermonde)."

La ville de Bruxelles pose également une série de questions en matière d'infrastructures qui auront potentiellement des retombées importantes, notamment en matière d'exploitation :

"

- Il est urgent de procéder le plus rapidement possible à la réalisation d'une nouvelle courbe de raccord entre la ligne 161 et le pertuis 3 de la jonction Nord – Midi, afin de dégager des cantons dans le pertuis 1, en fonction de l'intensification des services TGV, notamment après la mise en service de la ligne nouvelle jusque Liège en 2002.
- dans son rapport, la SNCB consigne dès à présent la saturation annoncée de la ligne 36 entre Haren et Zaventem compte tenu des liaisons projetées entre l'aéroport de Bruxelles-National, Bruxelles et le nord du pays. Pour accroître cette offre et la diversifier géographiquement, il est tout à fait essentiel qu'une nouvelle infrastructure soit programmée rapidement, qui offre un temps de parcours minimal vers Bruxelles, le sud et l'ouest du pays, suivant un tracé pouvant se rapprocher de celui envisagé pour le " people mover ". Qui plus est, cela permettrait alors – et alors seulement – de programmer des services réguliers Bruxelles-Anvers via l'aéroport de Bruxelles national ou Bruxelles-Liège également via l'aéroport.
- Le " people mover " ne paraît en toute hypothèse pas pouvoir être bien adapté, posant d'importants problèmes à la fois de faisabilité économique, de concurrence avec la desserte ferroviaire et de manque de lisibilité des services offerts aux usagers. Il paraît donc préférable de privilégier une optimisation des infrastructures et services SNCB, les relations entre Bruxelles formation (aérogare) et l'aéroport devant s'effectuer par le rail et, grâce à une étroite coopération entre les acteurs concernés (BIAC, SNCB, ...), y permettre les opérations complètes de check-in /check-out tout au moins pour les compagnies qui y éliront domicile."

De heer François-Xavier de Donnée wijst erop dat de stad Brussel ook een reeks vragen heeft over de ruimtelijke ordening in Haren en Laken.

VI.2. Gedachtewisseling

De heer Alain Adriaens dankt de burgemeester van de stad Brussel voor zijn persoonlijke mening over het masterplan van de NMBS en het advies van het College van Brussel-Stad. Hij stelt echter vast dat de burgemeester weliswaar zeer enthousiast is en het van cruciaal belang vindt dat het project in Schaarbeek-Vorming tegen 2010-2015 wordt uitgevoerd, maar dat het College een reeks voorwaarden heeft gesteld en zich niet heeft uitgesproken.

De heer François-Xavier de Donnée wil duidelijkheid in deze zaak brengen. Het College heeft weliswaar zeer duidelijke voorwaarden gesteld en zal zijn definitief advies pas uitbrengen, wanneer het de verzekering zal hebben dat aan die voorwaarden zal worden voldaan, maar het heeft aanvaard dat het Gewest een vergunning afgeeft voor een kruising op die plaats, wat het project al in een bepaalde richting duwt.

De heer Alain Adriaens zegt dat de Commissie voor de Infrastructuur al twee hoorzittingen heeft gehouden waarop de volksvertegenwoordigers eensgezind een zeer genuanceerd advies hebben uitgebracht, namelijk dat het project van een tweede HST-terminal voorbarig is of dat het om verschillende redenen niet pertinent is.

De heer Alain Adriaens komt niet terug op al de punten die door de burgemeester en het College van Brussel-Stad zijn aangekaart, maar twijfelt aan de bewering van de bestuurders van de NMBS dat de Noord-Zuidverbinding verzadigd is en dat dit snel ook zo zal zijn voor de eerste HST-terminal, terwijl er anderzijds plannen bestaan om binnen tien jaar het aantal HST's van drieëndertig tot vijftig te verhogen. Gelet op de zes HST-perrons in Brussel-Zuid, vindt de heer Alain Adriaens deze bewering niet relevant.

Voorts herinnert hij eraan dat de NMBS dubbeldekkers heeft besteld en dat de wagons voor het GEN bredere deuren zullen hebben, waardoor de passagiers sneller zullen kunnen in- en uitstappen. Dat gaat in tegen de argumenten voor het bouwen van een nieuw station op de site van het rangeerstation van Schaarbeek.

Wat daarentegen wel voor het project pleit is de aanleg van een luchthaventerminal op 8 km van Zaventem die aldus een goede verbinding met de luchthaven tot stand brengt.

De heer François-Xavier de Donnée benadrukt dat het om een verbinding met vijf luchthavens gaat. Enkele weken

M. François-Xavier de Donnée signaleert dat de stad Brussel ook een reeks vragen heeft over de ruimtelijke ordening in Haren en Laken.

VI.2. Echange de vues

Tout en remerciant le bourgmestre de la ville de Bruxelles d'avoir fait part de son avis personnel quant au "masterplan" de la SNCB et de l'avis du Collège de Bruxelles-ville, M. Alain Adriaens constate toutefois que si le bourgmestre est très enthousiaste et estime crucial de développer le projet à Bruxelles-Formation d'ici 2010-2025, le collège, lui, a émis une série de conditions en réservant son avis.

M. François-Xavier de Donnée tient à clarifier les choses. S'il est vrai que le collège a formulé des conditions très claires et ne remettra son avis définitif que lorsqu'il aura reçu l'assurance qu'on répondra à ces conditions, il a accepté que la Région octroie un permis pour le croisement des rails à cet endroit, ce qui conditionne d'ores et déjà le projet.

M. Alain Adriaens informe que la commission de l'infrastructure a déjà eu deux séances d'auditions où il est clair que les députés ont émis un avis plus nuancé estimant, soit que le projet d'un deuxième terminal TGV est prématuré, soit qu'il est non pertinent pour plusieurs raisons.

Sans revenir sur tous les points abordés par le bourgmestre et par le collège de Bruxelles, M. Alain Adriaens se permet de mettre en cause l'affirmation des dirigeants de la SNCB selon laquelle la jonction Nord-Midi est saturée et que le premier terminal TGV le sera également rapidement alors qu'il est question de passer de trente-trois TGV à soixante-cinq d'ici dix ans. Étant donné les six quais TGV à Bruxelles-Midi, M. Alain Adriaens estime que cette affirmation est non pertinente.

M. Alain Adriaens rappelle par ailleurs que la SNCB a commandé des voitures à deux étages et que les voitures pour le RER comprendront des portes plus larges, ce qui permettra un embarquement/débarquement plus rapide. Cela n'étaye pas les arguments en faveur de la nouvelle gare à Bruxelles-Formation.

Par contre, ce qui peut être un élément positif en faveur du projet, c'est la création d'une aérogare à 8 km de Zaventem permettant ainsi une liaison performante avec l'aéroport.

M. François-Xavier de Donnée tient à souligner qu'il s'agit d'une liaison avec cinq aéroports. Il y a quelques

geleden ging hij naar Afrika en nam hij de HST naar Roissy. Tot voor één of twee jaar zou hij het vliegtuig tot in Parijs genomen hebben. Dit alternatief is van fundamenteel belang om Brussel-Nationaal gedeeltelijk te ontlasten.

De heer Alain Adriaens geeft toe dat het beter is om voor korte afstanden de HST in plaats van het vliegtuig te nemen, maar hij vindt het beter om de HST in Brussel-Zuid te nemen dan in een station in Schaarbeek, dat ver van het stadscentrum ligt.

De heer François-Xavier de Donnea wijst de volksvertegenwoordiger erop dat dat station op het grondgebied van de stad Brussel ligt en dat hij niet wil dat het Moeraske in Evere verdwijnt.

De heer Alain Adriaens onderstreept dat de reizigers beter de HST in plaats van het vliegtuig nemen, maar dat ze dat niet zullen doen in een onaantrekkelijk station. Het centrum van Brussel zal zelfs niet binnen 10 of 20 jaar 3 km naar het noorden opschuiven.

De gedecentraliseerde toegangen naar de luchthaven hebben hun nut, maar moeten zich bevinden in de stations langs de Noord-Zuidverbinding of zelfs in Luik, Charleroi of Antwerpen, want ze moeten op een plaats liggen waar de reizigers over de meest gepaste vervoermiddelen beschikken. Dat is ook zo in het buitenland.

De heer François-Xavier de Donnea merkt op dat het College van Brussel-Stad hetzelfde standpunt heeft.

De heer Alain Adriaens verwijst naar de nota van de Overlegcommissie voor de Studie en de Verbetering van het Openbaar Vervoer en meer bepaald naar punt 3 van de agenda van haar 70e vergadering van 4 november 1999, dat handelde over de bereikbaarheid van de luchthaven en over een raming van het potentiële marktaandeel van het spoorverkeer. In die nota worden andere cijfers en termijnen genoemd.

Anderzijds zou dat station 35 miljard kosten en de "people mover", waarvan niemand precies weet hoe die er zal uitzien en wie het prijskaartje zou betalen, zou 18 miljard kosten. BIAC heeft categorisch geweigerd om tot die kosten bij te dragen. Het is hoogst onwaarschijnlijk dat een particuliere investeerder zich voor dat project zou interesseren, want uit ervaringen in het buitenland is gebleken dat men bij dit soort projecten snel op het faillissement afstevent.

Men moet ervoor ijveren dat Brussel-Nationaal zo goed mogelijk bereikbaar is met het openbaar vervoer, dat het station Brussel-Nationaal een tussenstation wordt en geen kopstation blijft en dat het aantal treinen van vier tot twaalf per uur toeneemt.

Reizen met de trein moet aantrekkelijker worden. Daartoe is een reeks investeringen in het spoornet nodig. Er zal aangestipt worden welke investeringen prioritair zijn.

semaines, il se rendait en Afrique et il a pris le TGV vers Roissy ; il y a un an ou deux, il aurait pris l'avion jusqu'à Paris. Cette opportunité est cruciale pour désengorger en partie Bruxelles-National.

M. Alain Adriaens reconnaît qu'il vaut mieux prendre le TGV plutôt que l'avion pour des courtes distances mais il signale qu'il est plus judicieux de prendre le TGV à Bruxelles-Midi qu'en rase campagne de Schaerbeek.

M. François-Xavier de Donnea corrige le député en signalant que Schaerbeek-Formation se situe sur le territoire de la ville de Bruxelles et qu'en outre, au niveau de la campagne, il souhaite préserver le Moeraske d'Evere.

M. Alain Adriaens insiste sur le fait que le transfert modal de l'avion vers le TGV doit se faire mais pas dans une gare peu attirante : on ne va pas transférer le centre de Bruxelles 3 km plus au nord même dans un délai de dix ou vingt ans.

Les portes d'entrées décentralisées de l'aéroport sont utiles mais celles-ci doivent se trouver soit dans les gares de la jonction, soit même à Liège, à Charleroi, à Anvers car elles doivent se situer là où les voyageurs disposent de moyens de transport les plus adéquats possibles. Telle est également la situation à l'étranger.

M. François-Xavier de Donnea observe que le Collège de Bruxelles ne dit pas autre chose.

M. Alain Adriaens se permet de renvoyer à la note de la Commission consultative pour l'Etude et l'Amélioration des Transports publics et plus particulièrement au point 3 de l'ordre du jour de sa 70ème réunion du 4 novembre 1999 qui traitait de l'accessibilité à l'aéroport – estimation du potentiel de la part de marché du trafic ferroviaire. Les chiffres et les délais avancés sont différents.

D'autre part, le coût de cette gare s'élèverait à 35 milliards et le "people mover", dont personne ne sait exactement à quoi il ressemblerait et qui le prendrait en charge, s'élèverait à 18 milliards. La BIAC a également signifié son refus catégorique d'intervenir. On ne peut imaginer qu'un investisseur privé quelconque puisse s'y intéresser car les expériences à l'étranger ont démontré qu'on progressait rapidement vers la faillite dans ce genre de projet.

Il faut œuvrer pour que Bruxelles-National soit le mieux irrigué en matière de transports en commun pour permettre à la gare de Bruxelles-National de devenir une gare passante et non plus une gare en cul-de-sac et passer de quatre trains par heure à douze.

Il faut augmenter l'attractivité du train, ce qui nécessite une série d'investissements ferroviaires dont on pointerait ceux qui sont prioritaires.

Tot besluit wenst de volksvertegenwoordiger tot voorzichtigheid aan te manen, want de aankondiging dat er omstreeks 2010-2025 een tweede HST-terminal zou worden gebouwd, zou op zich al volstaan om de hele vastgoedmarkt in Brussel te destabiliseren.

De heer Yaron Pesztat dankt de burgemeester van de stad Brussel voor zijn openhartigheid tijdens zijn uiteenzetting. Voor hem is het duidelijk dat die tweede HST-terminal met name dient om een derde Europese pool in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot stand te brengen. Hij wijst de burgemeester erop dat de bestuurders van de NMBS zijn vraag op dat punt niet duidelijk beantwoord hadden.

De volksvertegenwoordiger stelt vast dat de burgemeester van de stad Brussel momenteel als enige beleidsmaker voorstander is van de ontwikkeling van een derde Europese kantoorwijk op die plaats. Onlangs verschilden staatssecretaris Eric André en staatssecretaris Robert Delathouwer van mening over dit onderwerp in hun antwoord op een interpellatie van mevrouw Geneviève Meunier. Daaruit blijkt dat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen debat over de kern van de zaak wordt gevoerd. Voorts is er in het GBPNergens sprake van de ontwikkeling van een derde Europese pool.

Dit debat dient weliswaar te worden gevoerd, maar het verbaast de heer Yaron Pesztat dat de stad Brussel blijkbaar het stedenbouwkundige beleid van het Gewest bepaalt.

De heer François-Xavier de Donnea geeft toe dat dat niet helemaal onjuist is.

Voorts benadrukt de heer Yaron Pesztat dat het emplacement waar de tweede HST-terminal volgens de plannen zou worden aangelegd, moeilijk bereikbaar is met het openbaar vervoer en dat er evenmin goede verbindingswegen zijn.

Het zal veel geld kosten om die plaats beter bereikbaar te maken zowel met het openbaar vervoer als over de weg voor degenen die van buiten het Gewest komen. Anderzijds wijst de Brusselse volksvertegenwoordiger erop dat, als er alleen goede verbindingen bestaan tussen die pool en de rand, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest er geen enkel voordeel mee zal doen.

De heer Willem Draps wijst erop dat de GEN-structuur onder meer zou bestaan uit een GEN-station dat een belangrijk knooppunt in dat stadsnet zou zijn.

De heer Yaron Pesztat herinnert eraan dat de NMBS meer voorstander is van de ontwikkeling van het langeaf-

Enfin, en guise de conclusion, le député souhaite inciter à la prudence car le simple fait d'annoncer un deuxième terminal TGV vers 2010-2025 pourrait déstabiliser l'entière du marché immobilier à Bruxelles.

M. Yaron Pesztat remercie le bourgmestre de la ville de Bruxelles pour la franchise dont il a fait preuve dans son exposé. Il est clair que, pour lui, la destination de ce deuxième terminal TGV est notamment de lancer un troisième pôle européen dans la Région de Bruxelles-Capitale. Il informe le bourgmestre que les dirigeants de la SNCB n'avaient pas clairement répondu à sa question sur ce point.

Le député constate que le bourgmestre de la ville de Bruxelles est le seul responsable politique actuellement favorable au développement d'un troisième pôle de bureaux européens à cet endroit. Récemment, en réponse à une interpellation de Mme Geneviève Meunier les secrétaires d'Etat Eric André et Robert Delathouwer ne répercutaient pas le même avis en la matière. Et ce, pour souligner qu'au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, il n'y a pas de débat de fonds sur le sujet et que, au niveau du PRAS, il n'est nulle part question d'un pôle de développement européen.

Si le débat mérite d'être lancé, M. Yaron Pesztat s'étonne que ce soit la ville de Bruxelles qui dirige la politique d'urbanisme plutôt que la Région.

M. François-Xavier de Donnea reconnaît que cela n'est pas tout à fait faux.

M. Yaron Pesztat souligne par ailleurs que le lieu projeté pour un deuxième terminal pâtit de très mauvaises relations tant en matière de transports en commun qu'en matière de voiries.

Le coût à consacrer pour augmenter l'accessibilité du lieu tant en transports en commun que par route pour les personnes extérieures à la Région sera considérable. D'autre part, si ce pôle dessert uniquement la périphérie, le député bruxellois se permet de constater que le bénéfice pour la Région de Bruxelles-Capitale sera nul.

M. Willem Draps signale que dans la structure du RER, une gare RER est prévue et que ce lieu serait un point de gravité de ce réseau urbain.

M. Yaron Pesztat se permet de rappeler que la SNCB est plutôt favorable au développement du trafic à longue

standsverkeer en het HST-verkeer dan van het GEN. Hij wil de NMBS echter geen kwade bedoelingen toeschrijven.

De heer François-Xavier de Donnea stelt vast dat er op de andere sites geen plaats is voor nieuwe kantoren van de Europese instellingen en dat er bijgevolg geen alternatief is.

De heer Yaron Pesztat is het daar mee eens. Men dient echter voorzichtig te werk te gaan bij de planning van de ontwikkeling van de dienstensector in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, want de NMBS heeft niet zo lang geleden een ander project aangekondigd: de aanleg van kantoorruimte boven het station van Etterbeek.

De Brusselse volksvertegenwoordiger stelt een gebrek aan coherentie vast. De geloofwaardigheid van de beleidsmakers staat op het spel, want het project voor de ontwikkeling van kantoorruimte aan Brussel-Zuid ligt momenteel stil. Hij vindt dat de bestaande polen volledig benut moeten zijn, alvorens een ander project wordt aangevat.

Mevrouw Geneviève Meunier heeft de burgemeester van de stad Brussel goed begrepen toen hij zei dat het emplacement van het rangeerstation van Schaarbeek zich bijna helemaal op het grondgebied van de stad Brussel bevond en slechts een klein deel op het grondgebied van de gemeente Evere lag. Als dit project goedgekeurd wordt, zal het echter een grote impact hebben op de gemeenten Schaarbeek en Evere met misschien wel veel negatievere gevolgen dan voor de stad Brussel (wijziging van de stedenbouwkundige planning, prijsfluctuaties van de gronden en huizen, meer autoverkeer, ...). Het verheugt de volksvertegenwoordigster dat de twee andere gemeenten eveneens door de commissie gehoord zullen worden.

Mevrouw Geneviève Meunier heeft goed begrepen dat de burgemeester van de stad Brussel niet wil dat het Moeraske verdwijnt. Zij wijst er echter op dat het project gevolgen zal hebben voor de vijf hectaren moerasland in Evere: het doortrekken van de Houtweg naar Haren zou het Moeraske van zijn bron afsnijden. Zij wil weten hoe de stad Brussel tegenover het verlies van een deel van het Moeraske staat.

Ondanks het enthousiasme van de burgemeester van de stad Brussel heeft de volksvertegenwoordigster tijdens de hoorzittingen met de NMBS vastgesteld dat alle democratische partijen bezwaren hadden geformuleerd tegen de NMBS-projecten, die een uitvoerig debat en overleg vereisen tussen de NMBS, de federale Staat, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de stad Brussel en de economische actoren, zoals de Haven van Brussel, vooraleer het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een verbintenis zou kunnen aangaan.

De heer François-Xavier de Donnea zal de polemiek over het tijdstip waarop de Noord-Zuidverbinding verzadigd zal zijn, niet aanzwengelen. Hij schenkt gewoonlijk zijn vertrouwen aan de deskundigen, in casu die van de NMBS. Hij vindt dat de NMBS de volksvertegenwoordigers daarvan moet overtuigen.

distance et du TGV qu'au RER et ce sans vouloir lui prêter de mauvaises intentions.

Sur l'absence d'alternative de potentiel de bureaux pour les institutions européennes, M. François-Xavier de Donnea constate que les autres sites sont saturés.

Cela n'est pas faux estime M. Yaron Pesztat. Il convient toutefois, en matière de planification de développement tertiaire dans la Région de Bruxelles-Capitale, d'être circonspect car il y a peu la SNCB annonçait un autre projet: la construction d'une dalle de bureaux sur la gare d'Etterbeek.

Le député bruxellois constate qu'il y a là un grave problème de cohérence. Il y va de la crédibilité des responsables politiques car le projet de développement de bureaux à Bruxelles-Midi est actuellement à l'arrêt. Il lui semble qu'il convient de "saturer" réellement les pôles existants avant de passer à un autre projet.

Mme Geneviève Meunier a bien entendu le bourgmestre de la ville de Bruxelles qui a précisé que le site de Schaarbeek-Formation se trouvait presque exclusivement sur le territoire de la ville de Bruxelles avec une petite superficie sur la commune d'Evere. Cependant, si ce projet aboutit, il aura des retombées importantes à la fois sur les communes de Schaarbeek et d'Evere où les répercussions pourraient être beaucoup plus négatives que pour la ville de Bruxelles (développement de la pression urbanistique - pression foncière, pression automobile, ...). La députée se réjouit que les deux autres communes seront également auditionnées par la commission.

Mme Geneviève Meunier a bien entendu la préoccupation du bourgmestre de la ville de Bruxelles de préserver le Moeraske. Elle tient toutefois à signaler que le projet aura des répercussions sur les cinq hectares de marécages à Evere: la prolongation du Houtweg vers Haren couperait le Moeraske de sa source. Elle souhaiterait connaître l'avis de la ville de Bruxelles sur l'amputation d'une partie du Moeraske.

Malgré l'enthousiasme du bourgmestre de la ville de Bruxelles, la députée a pu constater lors des auditions de la SNCB, que tous les partis démocratiques avaient émis des réserves quant aux projets de la SNCB qui nécessitent un large débat et une concertation tant entre la SNCB, le Fédéral, la Région de Bruxelles-Capitale, la ville de Bruxelles et les acteurs économiques tels que le Port de Bruxelles avant de prendre quelque décision que ce soit qui engagerait la Région de Bruxelles-Capitale.

M. François-Xavier de Donnea n'alimentera pas la polémique sur le délai de saturation de la jonction Nord-Midi. Il a pour habitude de faire confiance aux experts, en l'occurrence ceux de la SNCB. Il estime que c'est à la SNCB de convaincre les députés sur ce point.

Wat de verschillende projecten betreft, vindt de heer de Donnea het evident dat de NMBS een kosten-batenanalyse van het geheel zal moeten maken op basis van zeer nauwkeurige begrotingsramingen.

De burgemeester van de stad Brussel geeft toe dat hij als voormalig Europees volksvertegenwoordiger de idee van een derde Europese pool twee tot drie jaar geleden heeft gelanceerd. Er zij op gewezen dat de Europese autoriteiten al enkele jaren twijfels hebben omtrent de vestiging op middellange en lange termijn van bijkomende kantoren wanneer de Europese Unie achttien, en daarna tweëntwintig lidstaten zal tellen.

Volgens hem is de Gordiaanse knoop de vraag of Brussel de Europese instellingen de nodige infrastructuur zal kunnen blijven verschaffen. Heeft het Gewest daartoe nog voldoende grond zonder de huisvesting nog meer in het gedrang te brengen, nog meer groene ruimten te vernietigen en tegelijk het Gewest leefbaar te houden?

De heer François-Xavier de Donnea wou een duidelijke boodschap sturen in verband met de bestaande mogelijkheden om de zetel van de Commissie, van het Economisch en Sociaal Comité, van het Comité van de Regio's en van de Raad van Ministers en het gros van de vergaderingen van het Europees Parlement in Brussel te houden.

Hij heeft daar trouwens al met de voorzitter van de Europese commissie, de heer Romani Prodi, over gesproken. Op 30 maart heeft hij een ontmoeting met mevrouw Nicole Fontaine, Voorzitter van het Europees Parlement, om haar te wijzen op de mogelijkheden die de stad Brussel kan bieden. De Europese autoriteiten maken zich al vier of vijf jaar zorgen over hun ontwikkelingsmogelijkheden in Brussel en moeten immers gerustgesteld worden.

De heer François-Xavier de Donnea geeft toe dat die boodschap voor de hoogste instanties niet in goede aarde viel bij de privé-ondernemingen die kantoorruimte in het centrum van Brussel hebben. Zij hebben onmiddellijk gelobbyd bij de verschillende ministeriële kabinetten.

Alvorens die derde Europese kantoorwijk kan worden gebouwd, moet er een einde komen aan de warboel aan Brussel-Zuid door er daadwerkelijk kantoren te bouwen, de huidige kantoren aan Schuman te vernieuwen en enkele woningen aan Brussel-Noord te bouwen en te renoveren. Niet alle projecten zijn even prioritair. Maar de heer de Donnea zal mevrouw Fontaine erop wijzen dat de Europese instanties kunnen rekenen op een bijzonder bodembestemmingsplan voor de ontwikkeling van een derde Europese pool ten noorden van Brussel.

De heer François-Xavier de Donnea deelt echter mee dat hij de schepen van openbare werken van de gemeente Schaarbeek beloofd heeft om alles te doen wat in zijn macht ligt om de bereikbaarheid van het station van

En ce qui concerne les différents projets, M. de Donnea est d'avis que la SNCB devra effectuer une analyse des coûts/bénéfices de l'ensemble avec des études budgétaires très précises.

Le bourgmestre de la ville de Bruxelles reconnaît avoir lancé l'idée d'un troisième pôle européen en tant qu'ancien député européen il y a déjà deux-trois ans. Il faut savoir que depuis quelques années les autorités européennes ont émis des doutes quant à l'implantation à moyen et long terme de bureaux supplémentaires lorsque l'élargissement de l'Europe se fera à dix-huit, ensuite à vingt-deux.

Pour lui, le nœud gardien de la question est de savoir si Bruxelles continuera à être capable d'accueillir les institutions européennes. Où sont les réserves foncières de la Région qui permettent de ne pas détruire davantage le logement, les espaces verts, de ne pas engorger encore plus la Région, ...?

M. François-Xavier de Donnea informe qu'il a voulu lancer un message clair quant aux possibilités existantes pour que Bruxelles continue à garder le siège de la Commission, du Comité économique et social, du Comité des Régions, du Conseil des ministres, ainsi que l'essentiel des réunions du Parlement européen.

Il a d'ailleurs déjà rencontré le président de la Commission européenne, M. Romano Prodi, à ce sujet et rencontrera ce 30 mars Mme Nicole Fontaine, présidente du Parlement européen, pour lui faire part des possibilités existantes sur le territoire de la ville de Bruxelles. Il convient en effet de rassurer les autorités européennes qui depuis quatre ou cinq ans s'interrogent quant à leurs possibilités de développement à Bruxelles.

M. François-Xavier de Donnea reconnaît que son message clair adressé aux plus hautes autorités n'a pas fait plaisir aux entreprises privées qui ont des superficies de bureaux au centre de Bruxelles; celles-ci n'ont pas manqué de courir dans les différents cabinets ministériels pour y effectuer du lobbying.

Avant de rendre possible ce troisième pôle de bureaux européen, il faut mettre fin au capharnaüm kafkaïen de Bruxelles-Midi en y érigeant effectivement les bureaux et rénover les bureaux existants à Schuman, construire et rénover quelques logements dans le quartier Nord. Il y a un ordre dans les priorités. Mais M. de Donnea rappellera à Mme Fontaine que les autorités européennes peuvent compter sur un plan particulier d'aménagement pour la mise sur pied d'un troisième pôle européen au nord de Bruxelles.

M. François-Xavier de Donnea informe toutefois qu'il s'est engagé notamment vis-à-vis de l'échevin des travaux publics de la commune de Schaarbeek de faire tout ce qui est en son pouvoir pour améliorer l'accessibilité de la gare

Schaerbeek voor de Brusselaars te verbeteren door er een GEN-station te behouden voor de inwoners van Schaerbeek en voor de andere reizigers.

Andere aanverwante problemen moeten aangepakt worden, zoals het verkeer van de Vilvoordselaan naar het station, dat makkelijker bereikbaar moet worden gemaakt.

De heer François-Xavier de Donnea wil de volksvertegenwoordigers geruststellen: hij wil niet dat er aan één vierkante meter industrieterrein - een zeldzaamheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - geraakt wordt.

VII.1. Uiteenzetting van de heren Poncelet en van den Hove, respectievelijk voorzitter en secretaris van de adviescommissie voor de studie en de verbetering van het openbaar vervoer

De spoorverbindingen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn één van de hoofdbestanddelen van de oplossing voor het mobiliteitsprobleem die in het kader van de gewestelijke vervoer- en ontwikkelingsplannen moet worden uitgewerkt.

De politieke leiders waren zich daarvan bewust, aangezien op het moment van de regionalisering, die voor de Commissie resulteerde in een herwaardering van haar werkzaamheden, de toenmalige gewestregering heeft beslist dat een afgevaardigde van de NMBS zitting moet hebben in de Commissie.

De jongste jaren werden de problemen in verband met de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan om Brussel te bedienen zeer regelmatig en uitvoerig besproken.

Dat was het geval bij de besprekingen in verband met de gewestelijke vervoer- en ontwikkelingsplannen, maar ook tijdens de vergaderingen over concrete projecten, die uitvoerig behandeld werden. Tijdens die besprekingen hebben de bevoegde diensten van de administratie en vaak ook de indieners van ontwerpen en consultants belast met de effectenstudies toelichtingen gegeven.

Zonder nader in te gaan op deze werkzaamheden wijst de heer Poncelet erop dat het vraagstuk van de spoorwegen in de afgelopen vier jaar tijdens vijfenveertig commissievergaderingen bij het onderzoek van 24 onderwerpen ter sprake kwam.

Hierbij gaat een overzicht van de problemen in verband met de spoorverbindingen met het Gewest.

de Schaerbeek pour les Bruxellois en y maintenant une gare RER pour les Schaerbeekois et les autres voyageurs.

D'autres problèmes connexes devront être assumés tels que le trafic venant de l'avenue de Vilvorde vers la gare dont l'accessibilité devra être facilitée.

M. François-Xavier de Donnea souhaite également rassurer les députés : il est partisan qu'on ne touche pas à un mètre carré de terrain industriel, denrée rare sur le territoire de l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale.

VII.1. Audition de MM. Poncelet et van den Hove, respectivement président et secrétaire de la Commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics

La problématique de la desserte de la Région de Bruxelles-Capitale par le réseau du chemin de fer constitue un des atouts majeurs de la solution à mettre en œuvre en faveur de la mobilité dans le cadre des plans régionaux de déplacement et de développement.

Les responsables politiques ne s'y sont pas trompés puisqu'au moment de la régionalisation qui, pour la Commission, a été marquée par une revalorisation de ses activités, l'exécutif régional de l'époque a prévu qu'un délégué de la SNCB fasse partie des membres effectifs de la Commission.

Au cours des dernières années, les problèmes liés aux infrastructures ferroviaires et à leur usage au profit de la desserte de Bruxelles ont été très régulièrement et intensivement évoqués.

Cela a été le cas lors de discussions sur les plans régionaux de déplacement et de développement mais également et d'une manière approfondie, lors de séances consacrées à des projets concrets. A ces occasions, les débats ont été illustrés par les services compétents de l'administration mais également à de nombreuses occasions, par les auteurs de projets et consultants chargés des études d'incidences.

Sans s'approfondir sur ces travaux, M. Poncelet signale qu'au cours des quatre dernières années, la problématique liée au chemin de fer a été évoquée à l'occasion de l'examen de vingt-quatre sujets et ceci au cours de quarante-cinq séances de la Commission.

In verband met de huidige voorstellen van de NMBS heeft de Commissie kennis genomen van:

- een nota over het NMBS-project om de exploitatie van het spoorweginet in en rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren;
- een informatienota over de verbetering van de spoorweginfrastructuur voor de bediening van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het gebied errond;
- veel documenten, plannen en schema's opgesteld door de NMBS en het BUV;
- een uiteenzetting over het GEN waarbij dit net in verband gebracht wordt met de stedenbouwkundige en ontwikkelingsplannen van het Gewest.

Na de uiteenzettingen van de deskundigen te hebben gehoord:

1. heeft de Commissie tevreden vastgesteld dat, wat de toekomstige exploitatie van het net betreft, de voorstellen van de NMBS om de exploitatie van het spoorwegennet te verbeteren:

- opgenomen zullen worden in een voorstel van planning dat het topcomité dat in het voorjaar in het leven is geroepen, tegen eind mei 2000 zal uitwerken;
- in zeer grote mate kunnen bijdragen tot een betere bediening van het Gewest en van het omliggende gebied;
- het belang aantonen van de verbinding Schuman-Josaphat als vierde koker van de Noord-Zuidverbinding om zo de frequenties op lijn 161 naar Ottignies en op lijn 124 naar Waver te kunnen verhogen wanneer die lijn op vier sporen zal zijn gebracht;
- duidelijk maken dat het dringend noodzakelijk is om het nieuwe complex SCHUMAN-NMBS-MIVB aan te leggen, waardoor de overstapmogelijkheden tussen de spoorwegen en metrolijn 1 van de MIVB aanzienlijk zouden verbeteren;
- zeer interessant zijn voor lijn R7 (Halle, Vilvoorde, luchthaven), omdat daaruit blijkt dat de combinatie van de bediening door lijn 26 met de geplande infrastructuur Schuman-Josaphat en met de diablo tegen marginale exploitatiekosten zes verbindingen per uur tussen de luchthaven en Brussel Europa mogelijk maakt;
- tonen de aanzienlijke omvang aan van het op lijn R2 (Louvain-la-Neuve, Waver, Brussel, Waterloo en Nivel) te verwachten verkeer, waardoor er op termijn minstens zes verbindingen per uur op het gemeenschappelijke stuk van die lijn gepland zouden moeten worden;

En ce qui concerne les propositions actuelles de la SNCB, la Commission a pris connaissance :

- d'une note relative au projet de la SNCB en vue d'améliorer l'exploitation du réseau ferroviaire à et autour de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- d'une note d'information relative à l'amélioration des infrastructures ferroviaires desservant la Région de Bruxelles-Capitale et sa zone périurbaine ;
- de nombreux documents ainsi que de plans et schémas établis par la SNCB et l'AED ;
- d'un exposé de présentation du RER resituant ce réseau dans le contexte urbanistique et de développement de la Région.

Au terme des exposés des experts :

1. La Commission a constaté avec satisfaction qu'en ce qui concerne l'exploitation future du réseau, les propositions d'amélioration de l'exploitation du réseau ferroviaire formulées par la SNCB :

- feront l'objet d'une proposition de programmation élaborée pour fin mai 2000 par le comité de haut niveau créé au printemps dernier ;
- sont de nature à contribuer de manière très importante au relèvement de la qualité de la desserte de la Région et de sa zone périurbaine ;
- démontrent l'intérêt de la liaison Schuman-Josaphat comme quatrième pertuis de la jonction Nord-Midi permettant l'accroissement des fréquences de desserte sur les lignes 161 vers Ottignies et 124 vers Wavre lorsque celles-ci seront portées à quatre voies;
- font apparaître l'urgence de la réalisation du nouveau complexe Schuman-SNCB-STIB qui améliorerait, de façon décisive, les moyens d'échanges intermodaux entre le chemin de fer et le métro de la ligne 1 de la STIB ;
- sont particulièrement intéressantes en ce qui concerne la ligne R7 (Hal, Vilvoorde, aéroport), car elles montrent qu'en associant la desserte de la ligne 26 avec les infrastructures prévues de Schuman-Josaphat et de celles du diablo, elles permettent d'assurer, à un coût marginal d'exploitation, six liaisons par heure entre l'aéroport et l'espace Bruxelles-Europe ;
- montrent l'importance considérable du trafic prévisible de la ligne R2 (Louvain-la-Neuve, Wavre, Bruxelles, Waterloo et Nivelles), ce qui devrait impliquer de prévoir à terme au moins six liaisons par heure sur le tronçon commun de cette ligne ;

- te kennen geven dat de NMBS voornemens is om een dochterbedrijf geleidelijk te belasten met de totstandkoming en met de exploitatie van het GEN;
 - bevestigen dat de NMBS de drie andere maatschappijen bij deze voorstellen wenst te betrekken: MIVB, TEC en De Lijn.
2. In verband met de infrastructuur heeft de Commissie gewezen op:
- het wezenlijke belang van de kwaliteit van de verbindingen die tussen de NMBS-lijnen door de Leopoldswijk en Schuman en de metrolijn van de oost westas tot stand moeten worden gebracht;
 - het relatieve belang van lijn R2 ten opzichte van de andere voor het GEN geplande lijnen, dat gemakkelijk verklaard wordt door sociologische, stedenbouwkundige en geografische redenen, en dat genoegzaam aantoonde dat bij de investeringen voorrang moet worden verleend aan de infrastructuur van NMBS-lijn 161 en aan de toegang ervan tot Brussel.
3. In verband met de financiering heeft de Commissie voorgesteld dat het Gewest ervoor kiest om:
- de financiering van de infrastructuur en van het rollend materieel die voor het GEN zijn vereist, in te schrijven in het tienjareninvesteringsplan 2001-2010 van de NMBS en in de meerjarenbegrotingsramingen van de vervoermaatschappijen De Lijn, MIVB en TEC Waals-Brabant en Henegouwen in plaats van een financiële structuur voor het GEN op te zetten;
 - bij te dragen tot een evenwichtige overeenkomst voor de planning van de investeringen van de gewesten met eerbied voor de autonomie van de gewesten zoals vastgesteld in de samenwerkingsovereenkomst;
 - voorrang te geven aan de financiering van het GEN boven de aanleg van een tweede HST-terminal in het noorden van Brussel;
 - het jaarlijkse exploitatietekort van het GEN te financieren met bestaande of nieuwe middelen, die op de federale begroting worden uitgetrokken.
4. In verband met de planning wenst de Commissie dat:
- er op korte termijn een gemeenschappelijk positief imago van het GEN-project wordt ontwikkeld;
 - zoveel en zo snel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur (lijnen, stations, haltes) door het inzetten van nieuw rollend materieel;
 - de werkgroep op hoog niveau het initiatief neemt om een gemengde cel NMBS-MIVB-TEC-De Lijn op te
- indiquer la volonté de la SNCB de confier à une filiale la charge progressive de la mise en œuvre du RER et de son exploitation ;
 - confirment le souhait de la SNCB d'associer à ces propositions les trois autres sociétés : STIB, TEC et De Lijn.
2. En ce qui concerne l'infrastructure, la Commission a relevé :
- l'importance essentielle de la qualité des liaisons à assurer entre les lignes de la SNCB passant au Quartier Léopold et à Schuman et la ligne de métro de l'axe Est-Ouest ;
 - l'importance relative de la ligne R2 par rapport aux autres lignes projetées pour le RER, laquelle s'explique aisément pour des raisons sociologiques, urbaines et géographiques, et qui démontre à suffisance la nécessité d'une priorité des investissements à donner aux infrastructures de la ligne 161 de la SNCB et de son accès à Bruxelles.
3. En matière de financement, la Commission a proposé que la Région soutienne l'option :
- d'inscrire le financement de l'infrastructure et du matériel roulant nécessaires au RER dans le plan décennal des investissements de la SNCB 2001-2010 et dans les projections budgétaires pluriannuelles des sociétés d'exploitation De Lijn, STIB et TEC Brabant wallon et Hainaut, de préférence à la création d'une structure financière RER ;
 - de contribuer à un accord équilibré pour la programmation des investissements des régions dans le respect des autonomies régionales fixées par l'accord de coopération ;
 - de réserver au financement du RER un statut prioritaire par rapport à la construction d'une seconde gare TGV au Nord de Bruxelles ;
 - de financer le déficit d'exploitation annuel du RER par le biais de ressources existantes ou nouvelles identifiées au niveau du budget fédéral.
4. Pour la programmation, la Commission souhaite :
- que soit développée, à court terme, une image positive commune du projet RER ;
 - qu'il soit tiré parti autant et aussi rapidement que possible des infrastructures existantes (lignes, gares, haltes) grâce à l'utilisation d'un nouveau matériel roulant;
 - que soit créée, à l'initiative du groupe de travail à haut niveau, une cellule mixte SNCB-STIB-TEC-De

richten die belast wordt met het opzetten van een geïntegreerd commercieel beheer door de betrokken exploitatiemaatschappijen.

5. Als begeleidende maatregel heeft de Commissie:

- haar vorig advies bevestigt, namelijk dat er een aantal maatregelen genomen moeten worden om het gebruik van de wagen voor het woon-werkverkeer te ontmoedigen. In dat verband stelt ze voor om voorrang te verlenen aan de geleidelijke invoering van het verbod op lang parkeren in de stad naargelang van de fasen waarin het GEN in gebruik wordt genomen.
- haar advies over de verbindingen met de luchthaven en de bouw van de tweede HST-terminal in beraad gehouden tot de alternatieven voor en de gevolgen van die voorstellen uitvoeriger kunnen worden voorgesteld.

De heer Poncelet wijst erop dat de Commissie in 1998 een heel belangrijk omstandig advies had uitgebracht over talrijke punten van het eerste ontwerp van Gewestelijk bestemmingsplan. Met een zeer groot aantal van deze opmerkingen (nagenoeg alle opmerkingen over het openbaar vervoer) is rekening gehouden bij het opstellen van het tweede ontwerp van gewestelijk bestemmingsplan.

Rekening houdend met deze belangrijke vaststelling heeft de Commissie in verband met dit tweede advies slechts de meest noodzakelijke voorstellen geformuleerd waarmee geen rekening is gehouden in het nieuwe ontwerp.

Mevrouw Geneviève Meunier stelt tegenstrijdigheden vast tussen de nota van de adviescommissie van 4 november 1999 en de huidige uiteenzetting van de voorzitter.

De heer Claude van den Hove, secretaris van de commissie, attendeert erop dat de nota sedertdien tijdens een vergadering op 4 november is besproken en dat er rekening is gehouden met de amendementen die tijdens deze vergadering werden aangenomen.

De spreker geeft een voorbeeld: tijdens de vergadering over de financiering hebben de vertegenwoordigers van de NMBS blijk gegeven van enige terughoudendheid, waardoor de balans bij de commissie is overgeslagen en het voorstel voor een financieringsmaatschappij voor het GEN opgegeven is.

De commissiesecretaris wil een en ander toelichten.

Hij begint met het project-Schuman, dat tegelijk een overstapstation is voor de metro en, voor twee perrons, een klein station van eind jaren '70 voor korte treinen (niet meer dan vier wagons). De reiziger die van de metro naar het

Lijn, chargée de la mise au point d'une démarche commerciale intégrée des sociétés exploitantes.

5. Comme mesure d'accompagnement, la Commission :

- a confirmé son avis antérieur, selon lequel il y a lieu de prendre un certain nombre de mesures destinées à décourager l'utilisation de la voiture pour se rendre sur le lieu de travail. Dans ce cadre, elle propose d'accorder la priorité à l'interdiction progressive du stationnement de longue durée en ville, en fonction des phases de mise en service du RER.
- a réservé son avis, en ce qui concerne les liaisons avec l'aéroport et la construction du second terminal, jusqu'à la présentation, plus détaillée, des alternatives et des enjeux relatifs à ces propositions.

M. Poncelet signale que la Commission avait, en 1998, émis un avis circonstancié et détaillé très important sur de nombreux points figurant au premier projet du Plan régional d'affectation du sol. Un très grand nombre de ces remarques (la quasi-totalité en ce qui concerne les transports en commun), a été pris en compte dans l'élaboration du second projet du Plan régional d'affectation du sol.

Compte tenu de cette importante constatation, la Commission n'a formulé, pour ce deuxième avis, que les propositions les plus indispensables qui n'avaient pas été prises en compte dans la nouvelle proposition.

Mme Geneviève Meunier constate des points de contradiction entre la note de la Commission consultative du 4 novembre 1999 et l'exposé actuel du président.

M. Claude Van den Hove, secrétaire de la Commission, signale que la note a été discutée depuis lors en réunion le 4 novembre 1999. Il a été tenu compte des amendements adoptés au cours de cette réunion.

Pour ne citer qu'un exemple, lors de la réunion sur le financement, les délégués de la SNCB ont émis certaines réticences qui ont fait pencher l'avis de la Commission en faveur de l'abandon d'une proposition de financière RER.

Le secrétaire de la Commission consultative souhaiterait également éclaircir quelques points.

Parmi ceux-ci, le cas de Schuman qui est à la fois une gare de correspondance par rapport au métro et pour deux quais une petite gare installée fin des années 70 pour certains trains courts (pas plus de quatre voitures). Il s'agit d'un

station en omgekeerd wil gaan, moet tal van hindernissen overwinnen.

In de Wetstraat, langs de kant van de even nummers, daar waar het Karel de Grote-gebouw en andere belangrijke gebouwen staan, is er geen enkele toegang tot het spoorwegstation.

Onder druk van de adviescommissie en na verschillende opmerkingen in de milieu-effectenstudie in het kader van de Schuman-Josaphattunnel, heeft de NMBS een project opgesteld om het Schuman-station toegankelijker te maken en het overstappen van de ene vervoerswijze op de andere te vergemakkelijken. Dit project, dat in januari 2000 is onderzocht, komt tegemoet aan bijna alle opmerkingen die zijn gemaakt. Er zij voorts nog op gewezen dat dit station een belangrijk overstapknoppunt wordt van het GEN.

Men moet toegeven dat de toegang vandaag zelfs voor een valide persoon heel moeilijk is; men kan zich voorstellen hoe de zaken liggen voor de personen met beperkte mobiliteit. De NMBS heeft ook inspanningen gedaan om dit station beter vanuit de stad aan te geven.

De NMBS heeft gedurende 30 jaar het binnenlands verkeer verwaarloosd. Uit de nieuwe projecten komt nu echter een zekere dynamiek naar voor. Volgens de heer van den Hove heeft alleen hogerkaderlid, de heer Antoine Martens, het GEN al meer dan tien jaar verdedigd.

Op het vlak van het verkeer heeft men het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dikwijls het verwijt gemaakt dat zijn vervoerplan, te weten het Irisplan, gebaseerd was op tellingen van 1991 en enkele aanpassingen. De gegevens voor de studie over de HST dateren echter van het begin van de jaren '70 en werden in geringe mate bijgewerkt. Sedertdien is alles veranderd: de luchtvaarttarieven zijn anders, het luchtverkeer is toegenomen. Men stelt wel vast dat het aantal HST-treinen naar Frankrijk toeneemt, maar het is niet zeker dat eenzelfde succes geboekt wordt in de richting van Nederland zodra die lijn opengesteld is. Zonder nieuwe studies zijn er niet genoeg gegevens over de evolutie van het HST-verkeer.

De heer van den Hove wijst er bovendien op dat de lijnen naar Nederland en Duitsland weliswaar HST-lijnen zijn maar dat er geen HST-treinen tegen 300 km/u op zullen rijden: op dit ogenblik duurt een rit naar Amsterdam twee uur en dertig minuten; met de HST zal dezelfde rit twee uur duren. Het is bijgevolg duidelijk dat het een ander soort verbetering betreft dan voor de HST naar Frankrijk, waar de tijdswinst 60% bedraagt.

Men moet de verkeersvooruitzichten bestuderen. De heer van den Hove voert als bewijs aan dat het Verenigd Koninkrijk heel veel rollend materiaal heeft aangekocht - 400 wagens - voor de Eurochunnel. Op 17 februari jongstleden werd er beslist een aanzienlijk deel ervan te verko-

véritable parcours du combattant pour s'y rendre à partir du métro et inversément.

Du côté pair de la rue de la Loi, là où se trouvent le complexe Charlemagne et d'autres immeubles importants, il n'y a aucun accès vers la gare de chemin de fer.

Sous la pression de la Commission consultative ainsi que suite aux différentes remarques émises lors de l'étude d'incidences pour le tunnel Schuman-Josaphat, la SNCB a élaboré un projet pour rendre acceptable l'accessibilité de la gare Schuman et les correspondances entre les différents modes de transports en commun. Ce projet, examiné en janvier 2000, répond à quasi toutes les objections qui avaient été émises. Cette gare est très importante comme nœud de correspondance pour le projet RER.

Il faut reconnaître qu'aujourd'hui même pour les personnes valides l'accès est très difficile ; il ne faut pas demander ce que cela représente pour les personnes à mobilité réduite. La SNCB a également fait des efforts pour signaler cette gare dans la ville.

Si pendant trente ans, la politique menée par la SNCB négligeait les déplacements intérieurs, actuellement, on peut constater une nouvelle dynamique, de nouveaux projets. Selon M. van den Hove, M. Antoine Martens est le seul cadre de haut niveau de la SNCB qui a toujours défendu le RER et ce depuis plus de dix ans.

En matière de trafic, on a souvent reproché que le plan des déplacements de la Région de Bruxelles-Capitale, le plan Iris, était basé sur des éléments de recensement de 1991 plus quelques actualisations. Il faut savoir que pour l'étude TGV les données datent du début des années 70 avec quelques actualisations mineures. Or, depuis lors, tout a changé, les tarifs aériens, l'augmentation du trafic aérien. Si l'on constate une augmentation des trains à grande vitesse vers la France, il n'est pas dit que les voyageurs vont l'utiliser autant du côté de la Hollande lorsque cette ligne sera mise sur pied. Sans nouvelles études, on n'a pas suffisamment de données sur l'évolution du trafic à grande vitesse.

De plus, souligne M. van den Hove, les lignes vers les Pays-Bas et l'Allemagne sont des lignes à grande vitesse mais ce ne sont pas des TGV à 300 km/h qui vont y circuler : actuellement le temps de parcours pour aller à Amsterdam est de 2h30', lorsque la ligne à grande vitesse sera mise en place, il sera de 2h00'. On constate dès lors qu'il ne s'agit pas du même type d'amélioration que les TGV vers la France où le gain de temps a été de 60%.

Il est crucial d'étudier les prévisions de trafic. M. van den Hove en veut pour preuve le fait qu'au Royaume-Uni un important matériel roulant avait été acquis pour l'Eurochannel - 400 véhicules -. Le 17 février dernier, suite à une étude prouvant qu'aucune rentabilité n'était possible

pen omdat een uitbreiding van de HST-lijn ten noorden van London volgens een studie niet rendabel blijkt en de stellen niet op het binnenlands net kunnen worden ingezet.

Er moet een gedetailleerde analyse worden gemaakt om te zien of de HST even concurrerend kan worden met het luchtverkeer naar Nederland en Duitsland als met dat naar Frankrijk.

Tot op heden blijkt uit alle studies dat twee derde van het verkeer naar het zuiden zal blijven gaan eerder dan naar Nederland of Duitsland.

De heer van den Hove wil een probleem te berde brengen waarover gezwezen wordt. Tijdens de onderhandelingen over het GEN heeft de NMBS jarenlang het been stijf gehouden wat betreft de beheerkosten die, volgens de Iri studie, ongeveer anderhalf miljard per jaar zouden bedragen.

Het standpunt van de NMBS is altijd heel duidelijk geweest: de federale overheid en de Gewesten moeten het erover eens raken om deze bijkomende kosten te dragen.

Er wordt, ook wat de tweede HST-terminal betreft, in alle talen gezwezen over de exploitatiekosten. Men beschikt nochtans over elementen om deze kostprijs te schatten: een metrostation kost jaarlijks ongeveer 50 tot 70 miljoen aan verlichting, onderhoudspersoneel, materiaal... De exploitatiekosten van de tweede HST-terminal kunnen bijgevolg geraamd worden op 500 tot 700 miljoen per jaar.

Er zij ook aan herinnerd dat de NMBS in 1982 in het kader van het IC/IR-plan verschillende kleine stations heeft gesloten en een aantal haltes heeft afgeschaft. Als argument voerde ze destijds aan dat een trein die stopt 1.500 frank kostte. Met 900 treinen per uur in de tweede HST-terminal, kan men de geactualiseerde kostprijs ramen op 1 miljard per jaar, wat samen met het beheer van het station overeenkomt met de exploitatiekosten van het GEN, die de NMBS niet voor haar rekening wil nemen.

De heer van den Hove preciseert dat er op dit ogenblik 30 HST-treinen zijn en dat er op termijn - wanneer is nog niet vastgesteld - 56 zullen rijden. Als men ervan uitgaat dat deze treinen om 7.00 uur naar Parijs, Keulen, Düsseldorf en Amsterdam vertrekken, komt men tot het besluit dat deze treinen, die in Brussel op zijn vroegst om 8.30 uur aankomen, tijdens de piekuren niet door de Noord-Zuidverbinding rijden.

's Avonds zouden er vier treinen - nu al twee - tijdens de piekuren door de Noord-Zuidverbinding rijden, wat een niet te onderschatten weerslag zou hebben op het verkeer in de Noord-Zuidverbinding.

De spreker maant aan tot voorzichtigheid, gelet op wat er gebeurd is na de in 1987 gesloten overeenkomst betreffende de HST-terminal in het Zuidstation - een over-

pour une expansion des lignes à grande vitesse au nord de Londres, il a été décidé de liquider une bonne part de ces véhicules inutilisables pour le trafic intérieur.

Il faut opérer une analyse fine pour voir si la concurrence du transport aérien envers le TGV est aussi valable et extrapolable pour les Pays-Bas et l'Allemagne qu'elle ne le fut pour les liaisons avec la France.

Jusqu'à présent, toutes les études démontrent que deux tiers du trafic restera centré vers le sud plutôt que vers les Pays-Bas et l'Allemagne.

M. van den Hove souhaite aborder un problème qui relève en fait du non-dit. Dans les négociations concernant le RER, pendant des années, il y a eu un blocage de la SNCB sur le coût d'exploitation annuel, évalué dans l'étude Iris à plus ou moins 1 milliard et demi.

La position de la SNCB a toujours été très claire, il faudra que le Fédéral et les Régions s'accordent pour assumer ce coût supplémentaire.

En ce qui concerne le deuxième terminal TGV, on ne parle pas du coût d'exploitation. On possède cependant des éléments pour pouvoir évaluer ce coût : on estime qu'une station de métro vaut annuellement plus ou moins 50 à 70 millions en matière d'éclairage, personnel d'entretien, matériel, ... On peut dès lors évaluer le coût d'exploitation du deuxième terminal TGV à plus ou moins 500 à 700 millions par an.

Il faut également se souvenir qu'en 1982, lors de l'instauration du plan IC/IR, la SNCB a fermé de nombreuses petites gares et supprimé des arrêts multiples en arguant à l'époque que l'arrêt d'un train coûtait 1500 BEF. A raison de 900 trains par jour au deuxième terminal TGV, on peut évaluer ce coût actualisé à 1 milliard annuel, ce qui représente additionné à la gestion de la gare un même ordre de grandeur que le coût d'exploitation du RER que la SNCB ne veut pas assumer.

M. van den Hove précise qu'en ce qui concerne le nombre de TGV, il y en a actuellement trente et on en annonce cinquante-six à terme, le délai n'étant pas encore fixé. Lorsqu'on prend en considération le fait que ces TGV partent vers 7h00' de Paris, Cologne, Düsseldorf et d'Amsterdam, on constate aisément que ces trains, qui arriveront au plus tôt à 8h30' à Bruxelles, n'empruntent pas, à l'heure de pointe du matin, la jonction Nord-Midi.

Le soir, quatre trains, dont deux existants pourraient transiter à l'heure de pointe et avoir éventuellement une influence non négligeable sur le trafic dans la jonction Nord-Midi.

L'intervenant appelle à la prudence sur la base de l'expérience de l'accord concernant le terminal TGV au Midi obtenu en 1987. Celui-ci avait été conclu à l'époque uni-

eenkomst die toen alleen gesloten werd als de treinen ook in het Noordstation zouden stoppen (en men ziet wat ervan terechtgekomen is) - moet men zorgen voor echte waarborgen wat het behoud van de treinen in Brussel-Zuid betreft zodat dit geen vrome wens blijft.

Volgens de heer van den Hove blijkt uit de huidige verkeersvooruitzichten dat het niet echt nodig is de Eurostarterminal (vier sporen) eventueel te verplaatsen, daar er niet veel klanten zijn die naar Nederland reizen. Men moet dus rekening houden met het geringe verkeer van Londen naar Amsterdam en van Londen naar Keulen en de Eurostar doen stoppen aan de Belgische grens in die richtingen.

Volgens de heer van den Hove is de verplaatsing van de Eurostarterminal vandaag alleen dan verantwoord als de terminal van het Zuidstation volledig naar Schaarbeek-Vorming wordt overgebracht.

De heer van den Hove zegt dat de NMBS voorstelt om, als het succes van de lijn Amsterdam-Brussel naar Parijs aanhoudt en toeneemt, de Benelux-treinen te vervangen door Thalys-treinen die hun traject naar Parijs (gedeeltelijk) voortzetten. Er zouden dan minder treinen door de noord-zuidas rijden aangezien de huidige zestien Benelux-treinen en vijf Thalys-treinen zouden worden vervangen door zestien Thalys-treinen. Deze nieuwe Thalys-treinen zouden dus de Benelux-treinen vervangen, die met een frequentie van één per uur door de meest belaste koker zouden gaan en naar de minst belaste koker zouden worden overgebracht ter vervanging van de bestaande Thalys-treinen. Dat houdt in dat men het binnenlands treinverkeer zou reorganiseren.

Al in de jaren '70 sprak de NMBS van verzadiging van de Noord-Zuidverbinding en werd er besloten niet door deze as te rijden; HST-treinen uit Nederland keerden volgens de toenmalige projecten om in het Zuidstation en vertrokken terug naar Nederland via lijn 28.

De NMBS had tevens nog een ander project: een tunnel onder de Vanderkinderestraat die bovendien onder het kerkhof van Elsene zou lopen en zo naar Duitsland. Dit project van eind de jaren '60 is opgegeven. Als sommige treinen er tijdens de piekuren zouden voor zorgen dat de Noord-Zuidverbinding verzadigd raakt en dat de reistijd toeneemt, dan zou de oplossing erin bestaan de westelijke lus te gebruiken tijdens de piekuren van het binnenlands verkeer.

Ook over de weerslag op de verdeling van de opbrengsten van de HST-treinen naar Frankrijk wordt met geen woord gerept. België heeft 70 miljard geïnvesteerd in de HST-lijn van Brussel tot aan de Franse grens om zeventien minuten reistijd te winnen. Met een tweede HST-terminal in Schaarbeek zou de helft van deze tijdswinst en dus de helft van de opbrengst verloren gaan. Volgens de heer van

quement moyennant une garantie d'arrêt des trains TGV à la gare du Nord (on voit ce qu'il en est advenu), il faut réellement avoir des garanties quant au maintien des trains à Bruxelles-Midi pour que cela ne reste pas un vœu pieu.

En ce qui concerne un éventuel déplacement du terminal Eurostar (quatre voies), M. van den Hove rappelle que selon les prévisions de trafic existantes celui-ci est injustifié car il n'y a pas beaucoup de voyageurs vers la Hollande; il convient dès lors de tenir compte de ce faible trafic Londres-Amsterdam et Londres-Cologne et arrêter l'Eurostar aux limites de la Région vers Londres si cela reste prouvé.

Le déplacement du terminal Eurostar ne pourrait actuellement se justifier que si le terminal Midi était entièrement déplacé vers Schaarbeek, estime M. van den Hove.

Si le succès de la ligne Amsterdam-Bruxelles par Paris se vérifie et s'amplifie, note M. Claude Van den Hove, la SNCB propose de remplacer les trains Benelux par des Thalys poursuivant leur route vers Paris. Il y aurait dans ce cas moins de trains dans la jonction étant donné qu'il y a actuellement seize trains Benelux et cinq Thalys qu'on remplacerait par seize Thalys. En effet, les nouveaux Thalys remplaceraient les Benelux qui sont cadencés à l'heure dans le pertuis le plus chargé et seraient transférés dans le pertuis le moins chargé en remplacement des Thalys existants. Cela implique qu'on réorganiserait des trains ayant un trafic à vocation intérieure.

Déjà dans les années 70, la SNCB parlait de congestion de la jonction Nord-Midi et avait décidé de ne pas passer par la jonction avec les trains TGV en provenance des Pays-Bas, suivant les projets de l'époque ces trains rebroussaient chemin à la gare du Midi et repartaient par la ligne 28 vers la Hollande.

La SNCB avait simultanément eu un autre projet : un tunnel en-dessous de la rue Vanderkindere qui passait en-dessous du cimetière d'Ixelles pour partir vers l'Allemagne. Ce projet datant de la fin des années 60 a été abandonné. Si réellement certains TGV venaient à encombrer la jonction Nord-Midi aux heures de pointe et augmenter le temps de parcours, une solution serait le délestage du trafic intérieur par la ceinture ouest à l'heure de pointe.

L'influence sur la répartition des recettes concernant les trains TGV vers la France, relève également de la politique du non-dit. Il faut savoir que la Belgique a dépensé 70 milliards pour réaliser la ligne TGV de Bruxelles jusqu'à la frontière française et ce pour gagner un temps de parcours de dix-sept minutes. Si on implante un deuxième terminal TGV à Schaarbeek, on perd la moitié de ce bénéfice

den Hove is dat de reden waarom de nv Thalys international zwijgt in alle talen.

Met een “gedecentreerde” toegang tot de luchthaven kan men, zo onderstreept de heer van den Hove ten slotte, aansluiten op lange vluchten die niet vanuit Brussel maar eerder vanuit Schiphol of Parijs vertrekken. Men stapt in Brussel niet in om naar Tokio of Brazilië te gaan. De enige reizigers die van Schiphol komen voor een lange vlucht, gaan gewoonlijk naar Kinshasa of Centraal-Afrika.

Deze problematiek kan echter onder de loep worden genomen: de NMBS begint in 2001 in principe met een proefproject op dit vlak en laat enkele HST-treinen vanuit Brussel-Nationaal vertrekken naar Parijs.

Ter afronding wijst de heer van den Hove erop dat er volgens hem twee oplossingen zijn voor de toekomst:

- a. een terminal Noord, zoals voorgesteld, wat inhoudt dat er gezorgd moet worden voor samenhangende infrastructuur voor de verbinding naar de luchthaven;
- b. geen terminal Noord, zoals gepland vóór 1997, wat inhoudt dat men de infrastructuur aanzienlijk moet aanpassen om de luchthaven via het binnenlands net en eventueel met HST-treinen optimaal aan te doen (idem Schiphol).

Hij herinnert eraan dat de ingebruikname van de HST-lijn naar Nederland, oorspronkelijk gepland voor 2004, naar 2008 is verschoven.

De heer van den Hove zegt dat hij het eens is met de heer François-Xavier de Donnea volgens wie er tussen 2010 en 2025 in Schaarbeek-Vorming iets zal gebeuren. Het is dan ook heel logisch dat men de twee mogelijkheden bestudeert, op middellange termijn zorgt voor infrastructuur die de twee oplossingen uitvoerbaar maakt en enkele jaren na de eerste ingebruiknames (2010-2012) een definitieve beslissing neemt als er een echte evaluatie van het verkeer zal bestaan.

VII.2. Gedachtewisseling

De heer Alain Adriaens en mevrouw Geneviève Meunier wensen informatie over de samenstelling van de adviescommissie voor de studie en de verbetering van het openbaar vervoer. Ze stellen immers vast dat ze op sommige zaken invloed heeft.

Anderzijds vraagt de spreker zich af of de commissie niet dezelfde rol speelt als de interministeriële conferentie voor infrastructuur en vervoer (ICVI).

temps et donc la moitié du gain en recettes. C'est ainsi que M. van den Hove explique le silence radio de la s.a. Thalys international à ce sujet.

Quant à l'accès décentré vers l'aéroport, M. van den Hove tient à souligner qu'il s'agit de desservir des liaisons aériennes à grande distance qui ne partent pas de Bruxelles-National mais plutôt de Schiphol ou de Paris. On n'embarque pas pour Tokyo ou le Brésil à Bruxelles. Les seuls voyageurs qui pourraient venir en provenance de Schiphol pour prendre un vol à longue distance, sont ceux qui se rendent à Kinshasa.

Cependant, cette dernière problématique pourra être étudiée : la SNCB lance en principe en 2001 un projet-pilote en la matière en faisant partir quelques TGV au départ de Bruxelles-National vers Paris.

En guise de conclusion, M. van den Hove signale que, selon lui, il y a deux solutions pour l'avenir :

- a. un terminal Nord tel que proposé, ce qui implique un certain nombre d'infrastructures coordonnées pour la desserte de l'aéroport ;
- b. pas de terminal Nord, tel que prévu avant 1997, ce qui nécessite des infrastructures plus importantes adaptées pour la desserte optimale de l'aéroport par le réseau intérieur et également d'éventuels TGV (idem Schiphol).

Il rappelle également que la mise en exploitation de la ligne à grande vitesse pour les Pays-Bas, initialement prévue pour 2004, est aujourd'hui reportée à 2008.

M. van den Hove partage l'avis de M. François-Xavier de Donnea qui affirme que durant la période 2010-2025, quelque chose se passera à Schaarbeek-Formation. La solution la plus raisonnable est d'étudier les deux hypothèses, de réaliser, à moyen terme, des infrastructures communes aux deux solutions et de décider du choix définitif quelques années après les premières mises en service (2010-2012), lorsque l'évolution réelle du trafic sera connue.

VII.2. Echange de vues

M. Alain Adriaens et Mme Geneviève Meunier souhaitent être informés de la composition de la Commission consultative pour l'Etude et l'Amélioration des Transports publics, et ce parce qu'ils constatent qu'elle parvient à influencer certaines choses.

D'autre part, M Adriaens se demande si la Commission n'exerce pas un double rôle avec la CIMIT.

Hij geeft echter toe dat de adviezen van de adviescommissie hem meer hebben geleerd dan het document van de Task Force van de NMBS.

De heer van den Hove wijst erop dat de Task Force technische argumenten moest geven.

Als wetenschapper vindt de heer Alain Adriaens dat het, zowel op dit domein als op andere, gelet op de complexiteit van de problemen, nuttig zou zijn niet van zekerheden uit te gaan, zoals de NMBS dit in haar voorstellen steeds doet.

Mevrouw Geneviève Meunier vindt de stukken van de adviescommissie heel interessant omdat erin ook een beeld wordt geschetst van de exploitatiekosten en van het nodige aantal parkeerplaatsen.

Ze heeft ook vernomen dat de adviescommissie het plan voor de financieringsmaatschappij van het GEN wordt opgegeven. En hoe zit het met het plan van de adviescommissie betreffende het autowegenvignet?

In de eerste documenten van de adviescommissie was de tweede HST-terminal helemaal geen prioriteit. Het binnenlandse net moest voorrang krijgen op het internationale net, waardoor er 50 miljard kon worden bespaard.

Mevrouw Meunier stelt vast de commissie nu haar advies aanhoudt.

Volgens mevrouw Geneviève Meunier blijkt ook dat de commissie voorstander is van de Schuman-Josaphattunnel. Ze stelt het eenparig advies van de Commissie hierover in vraag, aangezien vertegenwoordigers van de gebruikers van het openbaar vervoer er deel van uitmaken. Het zou haar verbazen mochten deze laatsten hebben verklaard dat ze voorstander zijn van de Schuman-Josaphattunnel.

De heer Christos Doulkeridis neemt akte van het feit dat de winst van de Thalys verdeeld wordt volgens de tijd die de trein over het traject doet. Hij zegt dat het interessant is te vernemen dat een bijkomende halte een groot deel van de winst voor België zou tenietdoen.

De heer Poncelet zegt dat de adviescommissie vernieuwd wordt en dat de waarnemend voorzitter en onderzitters en de secretaris het zullen blijven. Hij wijst erop dat de commissie tijdens de vorige zittingsperiode ressorteerde onder de minister bevoegd voor verkeer en dat ze sedert de nieuwe zittingsperiode rechtstreeks ressorteert onder de staatssecretaris belast met de mobiliteit, die de minister een kopie van de informatie bezorgt.

Deze commissie bestaat uit vertegenwoordigers van de gebruikersverenigingen, onder meer Touring-Wegenhulp, Pro-Vélo, Nomo, GRACQ, de brandweerdienst en de gebruikers van de MIVB.

M. Alain Adriaens reconnaît que les avis de la Commission consultative lui ont plus appris que le document de la Task force de la SNCB.

M. van den Hove précise que le rôle de la Task Force était de fournir des arguments techniques.

En tant que scientifique, M. Alain Adriaens estime que dans ce domaine comme dans d'autres, étant donné la complexité des problèmes, il serait utile de ne plus travailler sur la base de pétitions de principe (ce qui est le cas des propositions de la SNCB).

Mme Geneviève Meunier estime que les documents de la Commission consultative sont très intéressants car ils font référence aux coûts d'exploitation et au nombre de places de parking nécessaires.

De plus, elle a appris que la Commission consultative abandonnait le projet de financière RER. Qu'en est-il du projet prévu par la Commission consultative en ce qui concerne les vignettes autoroutières ?

Dans les premiers documents de la Commission consultative, le second terminal TGV n'était pas du tout un dossier prioritaire. Il fallait privilégier le réseau intérieur par rapport au réseau international, ce qui permettait une économie de l'ordre de 50 milliards.

Mme Meunier constate que la Commission réserve aujourd'hui son avis.

Mme Meunier note que la Commission est en faveur de Schuman-Josaphat ; elle s'interroge quant à l'avis unanime de la Commission sur ce point, étant donné qu'il y a des représentants des usagers des transports en commun. Elle serait étonnée d'apprendre que ceux-ci se sont déclarés favorables au tunnel Schuman-Josaphat.

M. Christos Doulkeridis enregistre avec intérêt que la répartition du bénéfice en matière de Thalys s'effectue en fonction du temps de trajet. Il est très intéressant d'apprendre qu'un arrêt supplémentaire ferait perdre une grande partie des bénéfices pour la Belgique.

M. Poncelet signale qu'actuellement, la Commission est en renouvellement, les président et vice-présidents faisant fonction et le secrétaire le demeurant. Si, durant la précédente législature, la Commission dépendait du ministre compétent pour les communications, depuis la nouvelle, elle dépend directement du secrétaire d'Etat, chargé de la mobilité, qui transmet copie de l'information au ministre.

Au sein de cette Commission, il y a des représentants des associations des usagers, entre autres de Touring Secours, de Pro-Vélo, du Nomo, du GRACQ, du Service incendie et des usagers de la STIB.

Wat de financieringsmaatschappij van het GEN betreft, geeft de heer Poncelet toe dat de standpunten in de werkgroep veranderd zijn.

De commissie had eerst voorgesteld autowegenvignetten in te voeren als een middel om het GEN te financieren. In dat kader had zij een reeks voorstellen gedaan en begeleidende maatregelen bedacht; een ervan bestond erin te zorgen voor controle bij het binnenkomen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit voorstel is in de praktijk echter onuitvoerbaar. Het alternatief waar de adviescommissie vandaag voor pleit bestaat erin een heel scherp toezicht uit te oefenen op het parkeren op het hele grondgebied.

De heer Poncelet wijst erop dat de adviescommissie haar advies heeft aangehouden maar duidelijk heeft gesteld dat er vier prioriteiten zijn waarvan de eerste de totstandkoming van het GEN is en de laatste de bouw van een tweede HST-terminal.

Wat de Schuman-Josaphattunnel betreft, voegt de heer Poncelet er nog aan toe dat de commissie een advies zonder stemming heeft uitgebracht. Hij wijst er ook op dat er geen expliciet bezwaar is gemaakt tegen het tunnelproject, dat de commissie in globo een gunstig advies heeft uitgebracht, zonder minderheidsamendementen.

De heer van den Hove wijst op nog een prioriteit in dit dossier: de verbouwing van het station Schuman en de verbetering van de aansluitingen trein-metro zijn meer dan dringend, maar de Schuman-Josaphattunnel zal daarentegen alleen zin hebben als lijn 161 tegelijk op vier sporen wordt gebracht tot Watermaal-Bosvoorde en als de frequenties fors verhogen.

De heer Alain Adriaens vraagt of lijn R7 uit de SOFRETU-SYSTRAS-studie zal doorlopen tot aan de Berenkooi.

De heer van den Hove bevestigt dat, maar alleen wat de eerste fase betreft.

De heer Poncelet preciseert dat er een verlenging zou kunnen komen tot voorbij Schuman en een directe verbinding met de Leopoldwijk en de nationale luchthaven via lijn 26.

De heer Willem Draps vraagt of er berekend is hoeveel tijd het traject in beslag neemt.

Hij neemt liever de trein in Merode om naar de luchthaven te gaan - en daarbij over te stappen - dan die spoorweglijn te gebruiken als de reis te lang duurt.

Wat de verdeling van de winst van de HST-lijn met Frankrijk betreft, wijst de heer van den Hove erop dat de SNCF meer dan 200 miljard heeft uitgegeven aan HST-

En ce qui concerne la financière RER, M. Poncelet reconnaît que les positions ont évolué au sein du groupe de travail.

Dans un premier temps, la Commission avait suggéré d'instaurer des vignettes autoroutières comme un des moyens pour financer le RER. A ce sujet, elle avait fait une série de propositions et prévu des mesures d'accompagnement ; une de ces mesures était le contrôle de l'entrée des voitures dans le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Cependant, cette suggestion est irréalisable dans la pratique. L'alternative, aujourd'hui prônée par la Commission consultative, est d'instaurer une surveillance drastique du stationnement sur l'entièreté du territoire.

M. Poncelet signale que la Commission consultative a réservé son avis tout en établissant très clairement que s'il y a quatre priorités, la première est l'instauration du RER et la dernière la mise sur pied de ce second terminal TGV.

En ce qui concerne le tunnel Schuman-Josaphat, il signale que la Commission a remis un avis sans vote. Il précise également qu'il n'y a pas eu d'opposition marquée contre le projet de tunnel. La Commission in globo a remis un avis positif sans avoir reçu d'amendement minoritaire.

M. van den Hove veut pointer du doigt une priorité dans ce dossier. Si l'aménagement de la gare Schuman, ainsi que l'amélioration des correspondances train-méto sont plus qu'urgents, le tunnel Schuman-Josaphat par contre est un élément qui n'aura d'efficacité que si concomitamment la ligne 161 est mise à quatre voies jusqu'à Watermael-Boitsfort et que les fréquences sont fortement augmentées.

M. Adriaens souhaite savoir si la ligne R7 prévue dans l'étude SOFRETU-SYSTRAS continuera jusqu'à la Cage aux ours.

M. van den Hove répond par l'affirmative mais uniquement en première phase.

M. Poncelet précise qu'on peut prévoir une prolongation au-delà de Schuman et établir une liaison directe entre le quartier Léopold et Bruxelles-National via la ligne 26.

M. Willem Draps souhaite savoir si le temps de parcours a été chiffré.

Il préfère prendre le train à Mérode pour se rendre à l'aéroport avec une rupture de charge plutôt que de prendre cette liaison ferroviaire si elle est trop longue.

En ce qui concerne la répartition des bénéfices des liaisons à grande vitesse avec la France, M. van den Hove informe que lors de la création de lignes TGV en France, la SNCF a

infrastructuur. Ons buurland was dan ook niet van plan België financieel te bevoordelen na de stijging van de ontvangsten. Hetzelfde probleem rijst met de Eurostar Engeland-Frankrijk-België: de winst wordt verdeeld volgens de infrastructuur en dus volgens de snelheid en de reistijd.

Wat de snelle verbindingen met Frankrijk betreft, attendeert de spreker erop dat, zodra de toegang tot de terminal in het Zuidstation volledig is afgewerkt, de SNCF en de NMBS de ontvangsten zullen verdelen volgens het aantal kilometer. Op dat ogenblik zullen alle HST-lijnen in België net zoals in Frankrijk, volledig afgewerkt zijn. De verdeling strekt ertoe de partners aan te sporen maximale inspanningen te leveren op het vlak van de infrastructuur.

Volgens de heer Willem Draps is het tracé in Frankrijk op verzoek van dat land verlengd omdat de snelle treinen vanuit Brussel niet alleen Parijs maar ook Rijsel aandoen. Er is een stijging van 310 naar 380 kilometer. Dit bevoordeelt echter alleen de Fransen aangezien de afstand in België onveranderd is gebleven. De heer Willem Draps vindt dat men zich in de toekomst niet alleen op kilometers mag baseren.

De heer van den Hove nuanceert deze stelling. Bij de winstverdeling wordt ook met nog andere criteria rekening gehouden, maar de snelheid is het meest innoverende criterium.

De heer Jean-Paul Wouters, adviseur van staatssecretaris Robert Delathouwer, wijst erop dat Rijsel een noodzakelijke halte is voor de Eurostar.

De heer Willem Draps zegt dat hij geen beslissingen wil herroepen maar aan de beslissingen voor de toekomst denkt.

Op de grafiek met het GEN-verkeer toont de heer Poncelet dat lijn R2 Nijvel-Brussel, met een terugkeer naar Waver, wellicht de belangrijkste is voor het verkeer. Volgens hem is ze van cruciaal belang in de strijd tegen de langparkeerders in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De prioriteiten van de NMBS lijken echter elders te liggen.

Het verbaast de heer Christos Doulkeridis dat lijn 28 en het Weststation niet op die kaart voorkomen.

De heer Poncelet wijst erop dat het er op lange termijn om gaat de westelijke ring via lijn 28 en het Weststation te gebruiken. De spreker onderstreept tevens dat de NMBS de HST ook op lijn 28 wenst te laten rijden wanneer de tweede HST-terminal een feit is.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck wenst te weten hoe de zaken liggen met het viersporig maken van het gedeelte van de spoorweglijn tussen Moensberg en het Zuidstation.

dépendé plus de 200 milliards pour cette infrastructure. Elle n'allait pas en faire bénéficier la Belgique au niveau financier suite à l'augmentation des recettes. Le même problème se pose en ce qui concerne l'Eurostar Angleterre-France-Belgique; la part des recettes se fait en fonction des infrastructures et donc de la vitesse et des temps de parcours.

Quant aux liaisons rapides vers la France, ce n'est qu'une fois l'accès au terminal à Bruxelles-Midi totalement terminé que la répartition des recettes SNCF-SNCB se fera en fonction du kilométrage car, à ce moment-là, il y aura 100% de lignes TGV tant en France qu'en Belgique. L'objectif de la répartition est d'inciter les partenaires à faire le maximum d'effort d'infrastructure.

M. Willem Draps constate qu'à la demande de la France, le temps de parcours en France a été rallongé puisque les rapides en partance de Bruxelles vont à Paris mais également à Lille. On est passé de 310 à 380 km. Cette volonté française ne bénéficie dès lors qu'aux Français étant donné que la longueur d'axe en Belgique est restée la même. M. Willem Draps est d'avis qu'il ne faudrait pas négocier à l'avenir uniquement sur le kilométrage.

M. van den Hove nuance ces propos ; les répartitions tiennent également compte d'autres critères mais la vitesse est le critère le plus innovant.

M. Jean-Paul Wouters, conseiller du Secrétaire d'Etat Robert Delathouwer, signale que Lille est un arrêt incontournable pour la ligne Eurostar.

M. Willem Draps informe que son propos ne visait pas à revenir sur des décisions prises mais sur des décisions à prendre à l'avenir.

Sur le graphique reprenant le trafic RER, M. Poncelet montre que la ligne R2 Nivelles-Bruxelles avec un retour sur Wavre est la ligne susceptible d'avoir la plus grande importance au niveau du trafic. Selon lui, celle-ci devrait être prioritaire pour pouvoir lutter contre les voitures-ventouses dans la Région de Bruxelles-Capitale. Or, les projets de la SNCB établissent d'autres priorités.

M. Christos Doulkeridis s'étonne de ne pas retrouver sur la carte projetée la ligne 28 et la gare de l'Ouest.

M. Poncelet spécifie que le projet à long terme est de pouvoir utiliser la ceinture ouest via la ligne 28, ainsi que la gare de l'Ouest, tout en soulignant que la SNCB souhaite également utiliser la ligne 28 pour le délestage des TGV lors de la mise sur pied du second terminal TGV.

Mme Evelyne Huytebroeck souhaite savoir où en est la possibilité de mise à quatre voies du tronçon de la ligne de chemin de fer entre Moensberg et Midi. Selon elle, les pro-

Volgens haar zouden er daar voor de omwonenden meer problemen rijzen dan bij het viersporig maken van lijn 161.

De heer Willem Draps betwist dat ten eerste: dat is mischien zo tot Watermaal-Bosvoorde, maar niet van Watermaal-Bosvoorde tot Ottignies.

Volgens mevrouw Evelyne Huytebroeck zou er op de lijn Moensberg-Zuidstation een probleem kunnen rijzen met de stabiliteit van de huizen.

Volgens de heer van den Hove is het viersporig maken van lijn 161 meer dan dringend; die wordt heel druk bereiden en bovendien door een enorme verscheidenheid aan treinen, waaronder veel internationale treinen.

De zaken liggen anders voor het verkeer naar Nijvel. Op deze lijn 124 zouden alleen de IC-treinen uit Charleroi en de weinige goederentreinen het GEN-verkeer kunnen hinderen.

De spreker geeft toe dat het viersporig maken van deze lijn, inzonderheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, een heikele onderneming is, meer bepaald van Linkebeek tot het Zuidstation, maar ook naar Sint-Genesius-Rode. Het viersporig maken van het gedeelte van Nijvel naar Eigenbrakel zou minder problemen veroorzaken. Er is op dit ogenblik nog geen enkele beslissing genomen.

Er zijn studies aan de gang: lijn 124 zou een zuivere GEN-lijn kunnen worden en op de lijn Nijvel-Tubeke zou bijvoorbeeld een nieuwe IC/IR-aansluiting kunnen komen.

De heer Willem Draps heeft meermaals vastgesteld dat de NMBS na heel wat politieke druk gezwicht is voor het GEN. Ze heeft echter voorwaarden gesteld, onder andere in het licht van de best mogelijke exploitatie van de Brussel-Ottignies, te weten een viersporenlijn, met in het midden de twee IC/IR-lijnen en aan de buitenkant de twee GEN-lijnen om in ideale omstandigheden Waals-Brabant te kunnen doorkruisen. We moeten echter vaststellen dat Waals-Brabant op heden in ruimere mate verstedelijkt is.

De heer Willem Draps herinnert eraan, net zoals hij de vertegenwoordigers van de NMBS eraan herinnerd heeft, dat in het begin van de jaren '60 lijn 161 werd gebruikt door internationale, door directe, semi-directe, stop- en door tal van goederentreinen, aangezien destijds de alternatieve goederenlijn Leuven-Ottignies-Fleurus verder nog niet bestond.

Deze lijn was heel druk, en dat zonder computers en met een reeks bijkomende stations. Destijds lagen er in heel wat stations wijksporen en seinhuisjes die 24 uur op 24 door een personeelslid bemand werden om de capaciteit van die lijn optimaal te benutten. Waarom bijvoorbeeld het derde

blèmes posés pour les riverains seraient beaucoup plus importants qu'une mise à quatre voies sur la ligne 161.

M. Willem Draps conteste fermement ces propos. Si c'est vrai jusqu'à Watermael-Boitsfort, de Watermael-Boitsfort à Ottignies ce n'est pas le cas.

Mme Evelyne Huytebroeck souligne que sur la ligne Moensberg-Midi, pourrait se poser un problème de stabilité des habitations.

M. van den Hove reconnaît que la mise à quatre voies de la ligne 161, qui est très chargée, et a de plus un trafic très variable avec notamment beaucoup de trains internationaux, est urgentissime.

Les choses sont différentes en ce qui concerne le trafic vers Nivelles. Sur cette ligne 124, les seuls trains qui pourraient gêner le passage du RER sont les IC en provenance de Charleroi et les trains marchandises qui sont peu nombreux.

Il est vrai, que la mise à quatre voies de cette ligne, en particulier sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, serait plus douloureuse en particulier de Linkebeek au Midi mais aussi vers Rhode-Saint-Genèse, tandis que la mise à quatre voies du tronçon de Nivelles vers Braine-l'Alleud serait aisée. Il faut savoir qu'aucune hypothèse n'a encore été arrêtée à ce sujet.

Des études sont en cours : la ligne 124 pourrait se transformer en une ligne pur RER et on pourrait par exemple construire un nouveau raccordement IC/IR sur la ligne entre Nivelles-Tubize.

M. Willem Draps a constaté à plusieurs reprises que la SNCB s'est pliée aux projets RER après de multiples pressions politiques. Cependant, elle a émis ses conditions entre autres pour obtenir la Rolls-Royce au point de vue de l'exploitation de la ligne Bruxelles-Ottignies à quatre voies avec au milieu les deux lignes IC/IR et à l'extérieur les deux lignes RER pour traverser ainsi de manière idéale le Brabant wallon. Cependant, il faut bien constater qu'aujourd'hui, le Brabant wallon connaît une densité urbaine beaucoup plus importante.

Comme il l'a fait à l'égard des dirigeants de la SNCB, M. Willem Draps rappelle qu'au début des années 60 circulaient sur la ligne 161 des trains internationaux, des trains directs, semi-directs, des omnibus et beaucoup plus de trains marchandises (à l'époque, l'itinéraire de délestage marchandises Louvain-Ottignies-Fleurus et au-delà n'existait pas encore).

Sur cette ligne on avait un trafic nettement supérieur et ce sans ordinateurs, avec une série de gares supplémentaires. A l'époque, dans une série de gares, il y avait des voies de dépassement et des cabines de signalisation où se trouvait un fonctionnaire 24 h/24 h pour maximaliser la capa-

spoor tussen Terhulpen en Rixensart niet opnieuw in gebruik nemen en ook in andere stations - waar de desbetreffende infrastructuur voorhanden is - mogelijkheden voorzien om uit te wijken (onder meer in Groenendaal)? Aldus zou men stapsgewijze kunnen nagaan of een derde spoor nodig is en een vierde moet worden overwogen.

Als er kunstwerken moeten worden gebouwd, dan moet men nu al de ruimte voorzien in het kader van het mogelijk op vier sporen brengen. De heer Willem Draps vindt het echter overdreven te stellen dat er geen GEN komt als er geen vier sporen komen. En die overdreven uitspraken van de NMBS lijken hier gehoor te vinden.

De heer van den Hove wenst het standpunt van de NMBS te nuanceren. Het is duidelijk dat de nationale maatschappij der Belgische spoorwegen op lange termijn wenst te plannen. Een van die plannen op lange termijn is het viersporig maken, wat absoluut noodzakelijk is als men onder meer de lijn Luxemburg-Bazel nieuw leven wil inblazen.

Volgens de heer van den Hove is de NMBS wel dege-lijk van plan stapsgewijze te werk te gaan.

De heer Willem Draps gelooft dat er, alvorens het hele traject van lijn 161 viersporig wordt gemaakt, al heel wat treinen onder de bruggen van deze lijn zullen zijn doorge-reden.

Wat de andere vaststelling van de heer Willem Draps betreft, te weten dat deze lijn meer werd gebruikt, herin-tert de heer van den Hove eraan dat men moet weten dat er, vóór de ingebruikname van de premetro van de kleine ring, 24 treinen per uur reden; daarna waren dat er 56 omdat de veiligheid, dankzij de elektronische hulpmidde-len, aanzienlijk was toegenomen.

De heer Willem Draps wijst er echter op dat men, wat de regeling van het treinverkeer betreft, nog altijd opteert voor het "bloksysteem".

Volgens de heer Poncelet zal het op die manier niet mogelijk zijn de voor het GEN noodzakelijke regelmaat aan te houden.

De heer Willem Draps zegt dat het voor hem een mys-terie is hoe alles in Zürich zo vlot blijft verlopen als men ziet welke onoplosbare problemen er telkens te berde wor-den gebracht als hij de kwestie in België ter sprake brengt. Hij herhaalt met aandrang dat er een mogelijkheid moet bestaan om de nog beschikbaar zijnde sporen te gebruiken om de capaciteit te verhogen, zoals dat in het buitenland gebeurt.

De adviseur van staatssecretaris Robert Delathouwer attendeert erop dat deze kwestie in de GEN-werkgroep op hoog niveau is besproken en dat men de federale overheid gevraagd heeft een simulatiemodel op te stellen om kno-

cité de cette ligne. Pourquoi ne pas remettre en service la troisième voie entre La Hulpe et Rixensart par exemple et créer des dépassements également dans d'autres gares où les infrastructures existent (entre autre à Groenendaal). Au fur et à mesure, on pourrait ainsi vérifier si une troisième voie est nécessaire et si une quatrième est envisageable.

Bien entendu si des ouvrages d'art doivent être faits, il convient d'ores et déjà de prévoir le gabarit en fonction des quatre voies éventuelles. Cependant affirmer qu'il n'y aura pas de RER si il n'y a pas mise à quatre voies, est, selon M. Willem Draps, excessif. Et ces propos excessifs de la SNCB, semblent être relayés ici.

M. van den Hove souhaite nuancer la position de la SNCB. Il est clair que la Société nationale des chemins de fer belges souhaite planifier à long terme. Elle prévoit dès lors à long terme les quatre voies absolument indispensables si l'on veut revaloriser entre autres la ligne Luxem-bourg-Bâle.

M. van den Hove signale que l'idée de la SNCB est bien de travailler de manière progressive.

M. Willem Draps est d'avis qu'avant d'obtenir les quatre voies sur l'ensemble du parcours de la ligne 161, beaucoup de trains seront passés sous les ponts de cette ligne.

En ce qui concerne l'autre constat de M. Draps, M. van den Hove rappelle que si auparavant un nombre plus important de trains circulaient sur cette ligne, c'est dû aux conditions de sécurité qui ont été rendues plus drastiques en raison de l'introduction de l'électronique.

M. Willem Draps souligne toutefois que les conditions d'exploitation des trains ont toujours le même système de régulation en bloc.

M. Poncelet rajoute qu'avec cette manière d'organiser le trafic, il n'y aurait pas moyen de respecter le cadencement nécessaire pour le RER.

Pour M. Willem Draps, la façon dont les choses fonc-tionnent parfaitement à Zürich demeurent pour lui un mystère quand il entend tous les problèmes insolubles qu'on évoque chaque fois qu'il pose la question en Belgique. Il insiste : il devrait y avoir moyen d'utiliser les sillons qui restent disponibles pour augmenter les capa-cités, tel que cela se fait à l'étranger.

Le conseiller du secrétaire d'Etat Robert Delathouwer, M. Jean-Paul Wouters, signale que cette question a été abordée au sein du groupe RER à haut niveau. On a demandé au Fédéral d'établir un modèle de simulation dynamique permettant d'objectiver ce débat sur les capa-

pen te kunnen doorhakken en zo veel mogelijk van de 40 stations op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan te doen. Deze studie is aan de gang en is gebaseerd op hetgeen Stratec gedaan heeft in het kader van de milieu-effectenstudie voor de Schuman-Josaphat-tunnel. Er is gevraagd dat model tot heel het Gewest uit te breiden. De resultaten zullen in september-oktober ter beschikking zijn, wat later is dan de twee termijnen die men aan de GEN-werkgroep op hoog niveau toegekend heeft.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck vraagt aan wie deze opdracht werd gegund.

De heer Jean-Paul Wouters antwoordt dat de opdracht aan Stratec gegund werd.

De heer Willem Draps hoopt dat de conclusies van Stratec voor minder uiteenlopende standpunten zullen zorgen dan tussen SOFRETU-SYSTRRA en de NMBS, die beweert dat SOFRETU te veel treinen wil voor het GEN.

Volgens de heer Jean-Paul Wouters zullen gegevens uit experimenten in buitenlandse steden, onder meer Franse, in dit model opgenomen worden ter vervollediging van de analyse waarin het net zoals dit op heden in het Brussel Hoofdstedelijk Gewest bestaat overgenomen wordt.

De heer Willem Draps vraagt dat men hetgeen in Zürich gebeurt, concreet bestudeert. Het gaat immers over pendeltreinen over in totaal twee sporen met een aantrekkelijke frequentie.

De heer Jean-Paul Wouters zegt dat hij verkregen heeft dat de studie die de GEN-werkgroep op hoog niveau zal maken een simulatie zal bevatten, te weten snelle en trage treinen en treinen met verschillend bereik op één en dezelfde lijn. Deze studie zal ook de mogelijkheid bieden de knoop door te hakken in de uiteenlopende standpunten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de NMBS over de mogelijke bediening van de 40 Brusselse stations. Volgen de NMBS zou de reissnelheid dalen als men het aantal haltes vermeerdert; de studie zal het noodzakelijke uitsluitel brengen.

In dat model zal men ook rekening houden met gegevens uit geslaagde experimenten in Frankrijk. De heer Jean-Paul Wouters zegt dat hij zal pogen het geval Zürich in de gegevens van experimenten in het buitenland te laten opnemen.

Wat lijn 124 betreft, wijst de spreker erop dat, dit model zal toelaten vast te stellen welke infrastructuur nodig is tussen Linkebeek (na de splitsing van lijn 26) en het Zuidstation : vier sporen, of twee met voldoende mogelijkheden om uit te wijken ?

cités réellement disponibles en tenant compte du nombre de trains, de leurs caractéristiques, et d'une desserte d'un maximum des quarante gares sur le territoire de la Région. Cette étude va être lancée et se basera sur ce qui avait été réalisé pour l'étude d'incidences concernant le tunnel Schuman-Josaphat par Stratec. On a demandé d'étendre ce modèle à toute la Région. Les résultats seront disponibles en septembre-octobre, ce qui est postérieur aux deux délais donnés au groupe RER à haut niveau.

Mme Evelyne Huytebroeck demande qui est chargé de réaliser cette étude.

M. Jean-Paul Wouters signale que c'est Stratec.

M. Willem Draps espère que les conclusions de Stratec engendreront moins de divergences qu'entre SOFRETU-SYSTRRA et la SNCB, qui prétend que SOFRETU veut trop de trains pour réaliser le RER.

M. Jean-Paul Wouters signale que ce problème sera examiné sous deux approches, par le modèle analytique décrit précédemment, basé sur les normes et habitudes de la SNCB mais optimisées, et sur la base de ratios en provenance d'expériences de villes étrangères, notamment françaises.

M. Willem Draps souhaiterait qu'on étudie concrètement le cas de Zürich car il s'agit bien de navettes cadencées sur un total de deux voies et avec des fréquences attractives.

M. Jean-Paul Wouters informe qu'il a obtenu que l'étude qui sera réalisée pour le groupe RER à haut niveau simule le passage sur une même ligne de trains rapides et lents, de trains avec des accélérations différentes. Cette étude permettra aussi d'arbitrer le différend que la Région de Bruxelles-Capitale a avec la SNCB sur la possible desserte de la quarantaine de gares bruxelloises. La SNCB met le holà en disant que, si on multiplie les arrêts au sein de la Région, cela diminuera la vitesse commerciale ; l'étude permettra de faire l'arbitrage nécessaire.

Dans ce modèle, on introduira des ratios provenant d'expériences réussies en France. M. Jean-Paul Wouters ne manquera pas de faire le relais pour que le cas de Zurich soit incorporé dans les ratios provenant d'expériences à l'étranger.

En ce qui concerne la ligne 124, M. Jean-Paul Wouters fait remarquer, que ce modèle permettra de déterminer l'infrastructure nécessaire entre Linkebeek (au-delà de la bifurcation de la ligne 26) et le Midi : faut-il réellement les quatre voies, ou bien deux voies avec des dépassements localisés suffisent-ils ?

De heer Willem Draps komt terug op het postulaat van de NMBS die zegt dat er een evenwicht moet zijn tussen de drie kokers van de verbinding en tussen de verschillende "grills" op de verbinding, aangezien alles volledig verzaaid is, terwijl uit de SOFRETU-studie zou blijken dat er nog meer treinen op de Noord-Zuidverbinding kunnen rijden.

De heer Jean-Paul Wouters zegt dat de SOFRETU-studie alleen gebaseerd is op gegevens uit experimenten in Frankrijk, gelet op de nationaliteit van het studiebureau. De simulaties van de GEN-werkgroep op hoog niveau zullen geschieden in samenwerking met de NMBS. Elke keuze is mogelijk aangezien men verschillende mogelijkheden zal onderzoeken.

De heer Willem Draps komt terug op het voorbeeld dat de heer Jean-Paul Wouters heeft gegeven toen hij gezegd heeft dat uit de simulatie zal blijken dat het mogelijk is op het Brussels gedeelte van lijn 124 drie snelle treinen gevolgd door drie trage treinen te laten rijden voor zover ze niet teveel stations aandoen.

Volgens de heer Willem Draps vertrekken alle deskundigen altijd van het postulaat van de NMBS alsof het onmogelijk is om zoveel mogelijk Brusselse stations aan te doen. Hij vraagt dat de simulatie zo objectief mogelijk geschiedt.

De spreker herhaalt dat het soms veel makkelijker is om de exploitatievoorwaarden van één lijn te wijzigen dan die lijn in een dichtbevolkt voorstedelijk gebied viersporig te maken.

Mevrouw Geneviève Meunier wenst nog een andere kwestie te behandelen: de Berenkooi. Er is ooit gezegd dat er vier sporen zouden komen; op heden is er slechts sprake van een derde spoor.

Tijdens een wijkvergadering over de opstelling van een project in het raam van de initiatiefwijken - het Gewest zal meer dan 50 miljoen toekennen voor de renovatie van het Berenkooiplein, binnen de twee jaar - heeft de NMBS meegedeeld dat ze van plan was een brug te slopen alvorens een derde spoor te leggen. Mevrouw Geneviève Meunier wenst hierover meer uitleg.

Volgens de voorzitter moet men deze vraag eerder aan de leiding van de NMBS stellen dan aan de heer van den Hove.

Volgens mevrouw Geneviève Meunier lijkt de heer van den Hove goed op de hoogte van de plannen van de NMBS.

De heer van den Hove wijst er eerst op dat het model waarover de heer Wouters het heeft gehad, een heel goed model is dat door de RFF wordt gebruikt om mobili-

M. Willem Draps revient sur le postulat que pose la SNCB en évoquant l'équilibrage entre les trois pertuis de la jonction, l'équilibrage entre les différents "grills" sur la jonction, le tout étant complètement saturé tandis que l'étude SOFRETU montrait qu'on pouvait mettre plus de trains sur la jonction Nord-Midi.

M. Jean-Paul Wouters informe que l'étude SOFRETU a été basée uniquement sur des ratios provenant d'expériences françaises, étant donné la nationalité du bureau mandaté par le syndicat d'études. Mais dans la simulation qui a été acquise au sein du groupe RER à haut niveau, les simulations se feront en collaboration avec la SNCB. On pourra faire tous les arbitrages nécessaires, étant donné qu'on vérifiera différentes hypothèses.

M. Willem Draps revient à l'exemple cité par M. Jean-Paul Wouters lorsqu'il dit que l'étude de simulation permettra d'examiner la coexistence sur le tronçon bruxellois de la ligne 124 de «x» trains rapides suivis de «y» trains lents pour autant qu'ils ne s'arrêtent pas à trop de gares.

M. Willem Draps signale que tous les techniciens partent toujours du postulat de la SNCB comme quoi il est impossible de desservir le plus possible de gares bruxelloises. Il souhaiterait qu'on fasse la simulation en toute indépendance.

M. Willem Draps réitère qu'il est parfois plus facile de modifier les conditions d'exploitation sur une ligne plutôt que de passer à quatre voies en milieu suburbain densément habité.

Mme Geneviève Meunier souhaite encore aborder un problème ponctuel : il concerne la Cage aux ours. A une époque, il a été question d'une mise à quatre voies, aujourd'hui on parle d'une troisième voie.

Lors d'une réunion de quartier concernant l'élaboration d'un projet dans le cadre des quartiers d'initiatives - plus de 50 millions seront octroyés par la Région pour la rénovation de la place de la Cage aux ours dans les deux ans -, la SNCB a informé qu'elle projetait de détruire un pont avant de mettre une troisième voie. Mme Geneviève Meunier souhaiterait avoir de plus amples informations.

Le président souligne que cette question est à poser aux dirigeants de la SNCB plutôt qu'à M. van den Hove.

Mme Geneviève Meunier a toutefois constaté que M. van den Hove semble très au courant des projets de la SNCB.

Préalablement, M. van den Hove informe que le modèle dont M. Wouters a parlé, est un modèle extrêmement performant qui est utilisé par RFF pour faire des études de

teitstudies te maken in samenwerking met de Franse gewesten en met SYSTRA en dat het model internationaal bekend is.

De spreker zegt dat de problematiek van de Berenkooi weinig verband houden met het driesporig maken, ook al is het juist dat de wissel - twee sporen naar Laken die door de tunnel kunnen met een vertakking naar het Noordstation om voor een nieuw evenwicht te zorgen in de drie kokers - voorkomt dat de splitsing op het laatste moment gebeurt, te weten voorbij de Navezstraat. Deze vertakking biedt de mogelijkheid de treinen te laten wachten zonder de volgende op te houden.

Er rijst pas een écht probleem met de dubbeldektreinen die de NMBS onlangs heeft besteld en die de komende jaren worden geleverd; de brug moet immers worden aangepast.

De heer van den Hove vindt dat men, als men werken uitvoert, die een honderdtal jaren moeten meegaan, de spoorwegrails eerder lager zou kunnen leggen en komaf maken met de huidige oncomfortabele toestand.

De heer Willem Draps wil van de heer van den Hove horen dat, ingeval de Schuman-Josaphat-tunnel er komt, het gedeelte Schuman-Berenkooi niet viersporig wordt gemaakt aangezien de splitsing verderop ligt.

De heer van den Hove bevestigt dat.

De spreker wijst er echter op dat, onder de Berenkooibrug, de koker van de Maalbeek ligt en dat het niet makkelijk zal zijn de sporen lager te leggen. De kwestie moet echter wel worden onderzocht.

**VIII.1. Uiteenzetting van de heer
Bruno Clerbaux, gedelegeerd bestuurder
van Aries Group, auteur van de
effectenstudies voor de lijnen HST-noord
en voor de tunnel Schuman-Josaphat**

De heer Bruno Clerbaux deelt mee dat Aries Group de effectenstudies voor de lijnen HST noord en -oost in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en voor de "second opinion", de verbinding Watermaal/Schuman/Josaphat heeft uitgevoerd.

mobilité en collaboration avec les Régions françaises et avec SYSTRA. Ce modèle a une renommée internationale.

Quant à la Cage aux ours, cette problématique est peu liée à l'aspect de la mise à trois voies, même s'il est vrai que l'aiguillage - deux voies vers Laeken qui peuvent entrer dans le tunnel avec une bifurcation vers la gare du Nord pour rééquilibrer les trois pertuis - vise à ne pas reporter la bifurcation à la dernière limite, c'est-à-dire au-delà de la rue Navez. Cette bifurcation permet de mettre les trains en attente sans arrêter ceux qui suivent.

Ce qui pose problème, ce sont les trains à double étage que la SNCB a commandés récemment et qui seront fournis dans les prochaines années ; il conviendra d'aménager le pont pour qu'il ait le gabarit nécessaire.

M. van den Hove est d'avis que si l'on entreprend des ouvrages, qui en général sont effectués pour une centaine d'années, on pourrait peut-être rabaisser les voies de chemins de fer plutôt que de laisser le "toboggan" tel qu'il existe aujourd'hui à la place Verboeckhoven.

M. Willem Draps souhaiterait avoir confirmation de la part de M. van den Hove que dans l'hypothèse où l'on construit le tunnel Schuman-Josaphat, la mise à quatre voies Schuman-Cage aux ours-gare du Nord n'est pas nécessaire, étant donné que la bifurcation se fait plus loin.

M. van den Hove confirme les propos de M. Draps.

M. van den Hove tient toutefois à souligner qu'en-dessous du pont de la Cage aux ours il y a le pertuis du Maelbeek. Rabaisser les voies du chemin de fer ne sera pas une opération aisée. Il faut cependant l'étudier.

**VIII.1. Audition de M. Bruno Clerbaux,
administrateur-délégué d'Aries Group,
auteur de l'étude d'incidences pour
les lignes TGV Nord et pour
le tunnel Schuman-Josaphat**

M. Bruno Clerbaux informe que Aries Group a réalisé l'étude d'incidences sur l'environnement pour les lignes Nord et Est du TGV en Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que la "second opinion" sur celle de la liaison Watermael/Schuman/Josaphat.

Bij het uitvoeren van de effectenstudie voor de verbinding Watermaal/Schuman-Josaphat is de spoorwegproblematiek in haar geheel bekeken, wat niet het geval was voor de effectenstudie voor de lijnen HST-noord en -oost, omdat verschillende elementen toen nog niet beschikbaar waren (de tweede terminal en het project van de tunnel Schuman/Josaphat stonden nog niet in ontwerp van gewestelijk bestemmingsplan, evolutie van het GEN-dossier, van het HST-verkeer, ...)

Het consultantsbureau is uitgegaan van een vergelijking tussen de bestaande en de potentiële vraag en het infrastructuur- en exploitatieaanbod, heeft daarbij verschillende alternatieven onderzocht om die problemen op te lossen en heeft ten slotte de voor- en nadelen ervan geanalyseerd.

De heer Bruno Clerbaux wijst erop dat er zowel op internationaal vlak - verbinding van de wijk Brussel-Europa met de HST-stations en met de luchthaven - als op nationaal vlak een aantal projecten moeten worden verwezenlijkt, want Brussel is als hoofdstad van Europa niet even goed bereikbaar vanuit de verschillende gewesten. Ook het GEN moet worden aangelegd. Ten slotte zijn er ook nog gewestelijke belangen, want Brussel mag de nadelen van zijn nationale rol als hoofdstad van het land en van zijn internationale rol als zetel van vele internationale instellingen niet afwentelen op zijn eigen inwoners.

De consultant bedoelt hierbij de interne delocalisaties (de buurt aan het Zuidstation wordt minder aantrekkelijk in vergelijking met Schaerbeek ...), de externe delocalisaties (de Vlaamse rand in het noordoosten wordt aantrekkelijker), de transacties en de prijsfluctuaties met betrekking tot gronden en huizen in de omgeving van de stations, de verzadiging van de metro, enz.

Op de eerste kaart (1) staan de behoeften en het infrastructuraanbod naast elkaar. Ze bevat de "second opinion" voor de spoorwegverbinding Watermaal-Josaphat. Aries Group heeft er tegelijk de bestaande NMBS-spoorlijnen, de spoorlijnen die de NMBS op korte termijn wil aanleggen, de bestaande HST-lijnen, de HST-lijnen die de NMBS op korte termijn wil aanleggen, de metrolijnen en de NMBS-stations op getekend.

Deze vraag is geanalyseerd voor het jaar 2000 en voor het jaar 2010, zowel wat de kwantiteit als de verdeling over de verschillende vervoerswijzen betreft :

- De kwantitatieve analyse is gebaseerd op het aantal banen die de grote dienstencentra in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest scheppen : 2,5 miljoen m² in de vijfhoek (met 25 m² per werknemer komt dit neer op ongeveer 100.000 werknemers in de Vijfhoek); eveneens 2,5 miljoen m² in de ruimte Brussel-Europa en het dienstencentrum aan het zuidstation, waarvan de oppervlakte

(1) De kaarten van Aries Group zijn als bijlage bij dit verslag gevoegd.

L'intérêt particulier de l'étude Watermael/Schuman/Josaphat réside dans le fait qu'elle a permis de considérer la problématique ferroviaire dans son ensemble ce que n'avait pu faire l'étude d'incidences TGV Nord et Est, plusieurs éléments étant à l'époque non encore disponibles (inscription du second terminal et du projet de tunnel Schuman/Josaphat dans le projet de Plan régional d'affectation du sol, évolution du dossier RER, du trafic TGV, ...).

Le raisonnement suivi par le consultant est le suivant: effectuer la comparaison entre la demande existante et potentielle et l'offre d'infrastructure et d'exploitation, en déduire les problématiques à résoudre, exposer les différentes alternatives pour résoudre ces problématiques et enfin analyser leurs avantages et inconvénients.

M. Bruno Clerbaux signale que les enjeux sont à la fois internationaux - liaison du quartier "Espace Bruxelles-Europe" avec les lignes et gares TGV et avec l'aéroport - et des enjeux nationaux car Bruxelles offre certaines discriminations assez flagrantes quant à l'accessibilité de la capitale de l'Europe à partir des différentes régions. Il convient également de permettre la réalisation du RER. Enfin, il y a également des enjeux régionaux. Pour assumer le rôle national et international en tant que capitale du pays où siègent de multiples institutions internationales, il ne faut pas que Bruxelles concentre les inconvénients sur le dos de ses propres habitants.

Le consultant vise tant les délocalisations internes (perte d'attractivité du Midi par rapport à Schaerbeek ...), que les délocalisations externes (renforcement de l'attractivité de la périphérie flamande au Nord-Est ...), les mutations et pressions foncières aux abords des gares, la saturation du métro, etc.

La première carte (1) visualise les enjeux et besoins ainsi que l'offre d'infrastructure. Elle reprend la "second opinion" pour la liaison ferroviaire Watermael-Josaphat, Aries Group a repris à la fois les voies SNCB existantes, les voies SNCB prévues à court terme, les voies à grande vitesse existantes et les voies à grande vitesse prévues à court terme, ainsi que les voies du métro et les gares SNCB.

La demande a été analysée pour l'an 2000 et à l'horizon 2010, à la fois en quantité et en répartition modale:

- en quantité par le nombre d'emplois générés par les grands pôles tertiaires dans la Région de Bruxelles-Capitale : au Pentagone 2,5 millions de m² (en comptant 25 m² par travailleur, cela fait environ 100.000 travailleurs au Pentagone) ; à l'Espace Bruxelles-Europe également 2,5 millions et à la gare du Midi le pôle tertiaire passera de 100.000 à 500.000 m² en 2010, c'est-à-dire

(1) Les cartes d'Aries Group sont reprises en annexe

van 100.000 m² zal stijgen tot 500.000 m² in 2010, d.i. van 4.000 tot 20.000 potentiële gebruikers van het openbaar vervoer.

De aan de gang zijnde effectenstudies bevestigen dat de kantooroppervlakte in de wijk aan het noordstation binnen 10 jaar zal stijgen van 700.000 m² tot 1 miljoen m², d.i. een stijging van het huidige aantal potentiële reizigers van 28.000 tot 40.000 in 2010.

De heer Bruno Clerbaux wijst er eveneens op dat er langs lijn 26 een reeks kleine centra liggen (onder meer het Europees centrum in Oudergem, Kolonel Bourglaan waar de E40 vanuit Luik in Brussel aankomt, de NAVO) en de ontwikkelingspool Schaarbeek-Vorming, waar Aries Group tegen 2010 een potentieel van 40.000 reizigers, d.i. een miljoen m² kantooroppervlakte, verwacht.

Aries Group komt aan dat cijfer op basis van de volgende optelsom : het geraamde aantal banen in de secundaire en tertiaire sector die rechtstreeks met de tweede terminal samenhangen (3.000 werknemers), de extra banen die de tertiaire sector schept door te speculeren met bouwrijpe gronden langs de Vilvoordelaan met een totale oppervlakte van 300.000 m² (12.000 personen) en de bewegingen van de reizigers die met de HST en het daarmee samenhangende interne net reizen en de reizigers die de people mover nemen naar of van de luchthaven (10.000 personen). De people mover zou gebouwd worden om de toegankelijkheid van Brussel-Nationaal te verbeteren, waarvan het aantal niet doorgaande reizigers en bedienden, volgens een TRITEL-studie, van 52.000 tot 104.000 zou stijgen.

- analyse van de verdeling van de vervoerswijzen :

Op de kaart die de verkeersstromen vanuit het hele land naar Brussel in absolute waarden en de verdeling over de vervoerswijzen weergeeft, valt duidelijk te onderscheiden dat de vraag vooral komt vanuit het noorden (Antwerpen) en uit het oosten (Leuven). Op deze richtingen is het aandeel van het spoor het zwakst.

Zodra de potentiële vraag berekend is en de verdeling over de vervoerswijzen vastgesteld is, moet ze vergeleken worden met het infrastructuur- en exploitatieaanbod.

Op de tweede kaart staan duidelijk de stromen aangegeven die het vervoersaanbod tijdens de piekuren weergeven (volgens het principe “een streepje = een trein”). Het groene net in de richting van de ruimte Brussel-Europa toont zeer duidelijk aan dat deze wijk zeer goed bereikbaar is via lijn 161, bijna onbereikbaar is vanuit het oosten en het noorden (vandaar het kleine aandeel van de trein in die richtingen cf. supra) en moeilijk bereikbaar is vanuit het westen via de lijn 50 en 60.

Er is evenmin een rechtstreekse verbinding tussen de Europese wijk en de luchthaven.

de 4.000 à 20.000 clients potentiels pour les transports en commun.

Au quartier Nord, des études d'incidences qui sont en cours ne font que confirmer qu'il y aura d'ici dix ans une augmentation de 700.000 m² de bureaux pour passer à un million de m², soit une clientèle potentielle actuelle de 28.000 personnes passant à 40.000 personnes en 2010.

M. Bruno Clerbaux signale également qu'il y a une série de petits pôles sur la ligne 26 (entre autres le pôle européen à Auderghem, le pôle Colonel Bourg à l'arrivée de l'autoroute de Liège, l'OTAN) ainsi que le pôle émergeant de Schaarbeek-Formation où Aries Group a prévu en 2010 un potentiel de 40.000 voyageurs, c'est-à-dire des bureaux d'un million de m².

Pour arriver à ce chiffre, Aries Group a estimé et additionné l'emploi secondaire et tertiaire lié directement au second terminal (3.000 personnes), celui généré par le secteur tertiaire "spéculatif" lié à la viabilisation des terrains le long de l'avenue de Vilvorde à hauteur de 300.000 m² (12.000 personnes), ainsi que les mouvements de voyageurs. Ces mouvements concernent les voyageurs montant ou descendant des TGV et du réseau intérieur y accolé (15.000 personnes) et des voyageurs prenant ou descendant d'un "people mover", à destination ou en provenance de l'aéroport (10.000 personnes) qui serait installé pour faire face au problème de saturation de l'accessibilité de Bruxelles-National dont le nombre de passagers et d'employés hors transit passerait de 52.000 à 104.000 selon une étude de TRITEL.

– en répartition modale:

Sur la carte qui reprend les flux vers Bruxelles depuis l'ensemble du pays en valeur absolue et selon leur répartition modale, on distingue clairement que la demande provient surtout du Nord (Anvers) et de l'Est (Louvain). C'est sur ces directions que la part du transport ferroviaire est la plus faible.

Une fois la demande potentielle ainsi chiffrée en quantité et en mode, il faut la comparer avec l'offre à la fois d'infrastructure et d'exploitation.

Sur la deuxième carte, on distingue clairement les flux qui représentent l'offre d'exploitation aux heures de pointe (selon le principe “un trait = un train”). Le réseau vert en direction du quartier Espace Bruxelles-Europe montre très clairement que ce quartier est très accessible via la ligne 161, quasi inaccessible à partir de l'Est et du Nord (d'où la faible part modale du train sur ces directions comme relevé supra) et peu accessible depuis l'Ouest pour les lignes 50 et 60.

Il n'y a pas non plus de liaison directe entre le quartier européen et l'aéroport.

Op een derde kaart wordt het vervoersaanbod tijdens de spitsuren voor het hele net weergegeven (één streepje = een trein).

Op een vierde kaart worden de vraag en het exploitatie- en infrastructuraanbod op elkaar gelegd om de vinger te kunnen leggen op de problemen die de capaciteit van het net verminderen. De capaciteit van de groene lijnen (L26, L28) wordt onderbenut. De oranje lijnen zijn zo goed als verzadigd (L161 noord tussen Schuman en de Berenkooi/Vierhoek, L161 zuid tussen de Leopoldswijk en Delta). De in het rood omcirkelde tracés zijn bijna verzadigd (Noord-Zuidverbinding, L 50/60 tussen de plaats waar de lijnen samenkomen en de Vierhoek). Aan het knooppunt van L 50/60, aan de verbinding L161 noord/Vierhoek en in Delta zijn er problemen met de kruisingen van de sporen. Van deze kaart valt ook af te lezen dat het Schumanstation en het station Brussel-Nationaal kopstations zijn, wat de capaciteit vermindert.

Op lijn 124 en 121 zuid wordt de NMBS bovendien geconfronteerd met problemen doordat er daar zowel trage als snelle treinen rijden.

Op een vijfde kaart worden de alternatieven voorgesteld om die problemen op te lossen.

De NMBS wilde een verbinding tot stand brengen tussen de ruimte Brussel-Europa en een aantal andere opkomende polen. De bestuurders van de NMBS hebben oplossingen voorgesteld. In alle alternatieven wordt aanbevolen dat op het stuk Delta/Schuman L161 zuid en de verbinding - in de twee richtingen - met L26 zuid in Delta op vier sporen worden gebracht.

Na Schuman zijn er vier mogelijke alternatieven.

In drie alternatieven, die omvangrijke infrastructuurwerken vereisen, wordt voorgesteld om lijn 161 noord vanaf Schuman tot de Berenkooi/Vierhoek op vier sporen te brengen, een tunnel Schuman-Josaphat via Kortenberg aan te leggen (zo is het plan) of een tunnel Schuman-Josaphat ter hoogte van de squares aan te leggen.

Een minder ingrijpende oplossing zou erin bestaan om in Schuman een station aan te leggen waar de treinen omkeren om Schuman en L26 (en dus onder meer luchthaven) met elkaar te verbinden via L161 zuid en Delta. Dit vereist extra wissels in Delta. Bij deze variant worden de spoorwegverbindingen vanuit het noorden en het oosten met de ruimte Brussel-Europa verbeterd via L26 en een overschakeling op het metronet in Merode.

Over deze verschillende door de NMBS voorgestelde alternatieven is een effectenstudie uitgevoerd.

Aries Group heeft criteria voor de analyse vastgesteld. Zo zijn er opportuniteitscriteria (verhouding voordelen/

Une troisième carte montre l'offre d'exploitation à l'heure de pointe pour l'ensemble du réseau (un trait = un train).

Sur une quatrième carte, la demande et l'offre d'exploitation et d'infrastructure ont été superposées afin de faire apparaître les problématiques réduisant la capacité du réseau. Les lignes en vert (L26, L28) sont sous-utilisées par rapport à leur capacité; les lignes en orange peuvent être considérées comme quasi saturées (L161 nord entre Schuman et la Cage aux Ours/Quadrilatère, L161 sud entre le Quartier Léopold et Delta); les lignes entourées de rouge sont proches de la saturation (Jonction, L 50/60 entre leur fusion et le Quadrilatère). A la jonction des L 50/60, au raccord L 161 nord/Quadrilatère et à Delta, il y a des problèmes de cisaillements (voies qui se coupent à niveau). On voit également sur cette carte que la gare de Schuman et la gare de Bruxelles-National sont en cul-de-sac, ce qui est très pénalisant pour la capacité.

Sur les lignes 124 et 121 sud, la SNCB est en outre confrontée à des problèmes dus à l'hétérogénéité du trafic des trains lents et des trains rapides.

Une cinquième carte consigne les alternatives présentées pour rencontrer ces problématiques.

Pour la SNCB, il s'agissait de relier l'Espace Bruxelles-Europe à un certain nombre d'autres pôles émergents. Les dirigeants de la SNCB ont avancé des solutions. Sur la section Delta/Schuman, toutes les alternatives préconisent la mise à quatre voies de la L161 sud et sa liaison à double sens avec la L26 sud à Delta.

Après Schuman, quatre alternatives sont possibles.

Trois alternatives, impliquant de grosses infrastructures de génie civil, proposent de mettre la ligne 161 Nord à quatre voies depuis Schuman jusqu'au la Cage aux Ours/Quadrilatère, un tunnel Josaphat-Schuman via Cortenberg (c'est le projet), un tunnel Schuman-Josaphat via les squares.

Une solution plus légère serait de réaliser une gare de rebroussement à Schuman pour lier Schuman et la L26 (et donc, notamment l'aéroport) par rebroussement en repassant sur la L161 sud et Delta impliquant des travaux supplémentaires d'aiguillage à Delta. Dans cette optique, l'amélioration de la desserte de l'Espace Bruxelles-Europe depuis le nord et l'est se fait via la L26 et le transfert sur le réseau métro à Mérode.

Ces différentes alternatives ont fait l'objet d'une étude d'incidences.

Aries Group a déterminé des critères d'analyse: il y a des critères d'opportunité (rapport avantages/désavantages de

nadelen van het alternatief ten opzichte van de belangen en behoeften) en beïnvloeden de criteria (elementen die geen deel uitmaken van het project, maar het wel beïnvloeden, bijvoorbeeld de beschikbare begroting of de staat van het spoor voor en na de aan te passen spoorbanen).

De verschillende alternatieven beantwoorden aan de vereisten van het internationale verkeer in zoverre in alle alternatieven althans het stuk tussen Delta en Schumann op vier sporen zou worden gebracht en lijn 26 zuid met lijn 161 zuid (in de twee richtingen) verbonden zou worden.

De heer Bruno Clerbaux wijst op de mogelijkheid dat de HST's die van Silly uit het zuiden en het westen (Frankrijk en Engeland) komen, langs lijn 94, lijn 96 en vervolgens langs lijn 26 rijden en dan niet in het zuidstation, maar in de Leopoldswijk aankomen. Ze zouden dan gemakkelijker naar Schaarbeek-Vorming kunnen rijden.

Deze punten zijn besproken, enerzijds, met de maatschappij Eurostar, die Rijsel en Londen bedient en uit veiligheidsoverwegingen tegen het project gekant is, en anderzijds met de maatschappij Westrail, die voor de verbinding Parijs-Bonn-Keulen-Amsterdam (PBKA) zorgt en het project veeleer gunstig gezind is. De nodige berekeningen zijn uitgevoerd om het tijdverlies ten gevolge van de onderbreking van de reis te ramen. De reistijd is ongeveer dezelfde als wanneer de HST's in het zuidstation aankomen en de reizigers met een taxi of de metro naar de Europese wijk gaan.

De drie oplossingen waarbij omvangrijke infrastructuurwerken nodig zijn, verhogen de capaciteit van de HST aanzienlijk meer dan de oplossing waarbij de treinen rechtsomkeer moeten maken.

Wat de nationale en de gewestelijke belangen betreft, verbetert elk alternatief aanzienlijk de bereikbaarheid van de ruimte Brussel-Europa, – wel met de nodige nuances – de functionaliteit van het net en de haalbaarheid van een GEN, ook wat de bediening binnen het Gewest betreft.

De capaciteit in het scenario waarin de trein via Merode naar Schuman terugkeert, ligt veel lager dan in de andere scenario's. Dit scenario heeft bovendien als nadeel dat metrolijn 1 tussen de Vijfhoek en de Europese wijk overbelast wordt. Volgens de heer Bruno Clerbaux is metrolijn 1 op dat stuk al overbelast.

Verskillende commissieleden zijn het daar niet mee eens.

De heer Bruno Clerbaux komt tot de slotsom dat in elk scenario aanzienlijke verbeteringen worden voorgesteld, maar dat de tunnel de beste garanties biedt.

De heer Bruno Clerbaux wijst erop dat er bij de criteria ook criteria met betrekking tot het budget, de sociale gevolgen en het leefmilieu zijn. In dat opzicht is het op vier sporen brengen van lijn 161 noord Berenkooi/Vierhoek tot Schuman veruit de duurste variant, die echter wel het trage

l'alternative par rapport aux enjeux et besoins) et des critères "conditionnants" (éléments qui ne font pas partie du projet mais qui le conditionnent, exemple: disponibilité du budget ou situation des voies en amont et en aval).

Les différentes alternatives répondent aux enjeux internationaux dans la mesure où pour toutes, il est prévu: la mise à quatre voies du moins entre Delta et Schumann, ainsi que pour toutes, la connection de la ligne 26 sud à la ligne 161 sud (à double sens).

M. Bruno Clerbaux signale qu'on peut imaginer que les TGV venant de Silly en provenance du sud et de l'ouest (France et Angleterre) passent par la ligne 94, ensuite par la ligne 26, pour arriver ainsi non pas à la gare du Midi, mais au Quartier Léopold, ce qui rendrait plus facile leur acheminement vers Schaarbeek-Formation.

Ces points ont été discutés avec d'une part Eurostar desservant Lille et Londres, plutôt opposé pour des questions de sécurité, d'autre part Westrail, assurant le Paris-Bonn-Cologne-Amsterdam (PBKA), plutôt favorable. Les calculs ont été faits pour évaluer les pertes de temps en rupture de charge; ils sont sensiblement équivalents à une arrivée à la gare du Midi, y avoir une rupture de charge et gagner le quartier européen en taxi ou en métro.

Les trois solutions recourant à d'importants travaux de génie civil sont notablement plus favorables en terme de capacité pour le TGV que celle nécessitant le rebroussement.

Quant aux enjeux nationaux et régionaux, chaque alternative améliore sensiblement l'accessibilité de l'Espace Bruxelles-Europe, – de manière nuancée cependant –, la fonctionnalité du réseau et la faisabilité d'un RER, y compris dans son aspect intrarégional.

Le scénario, qui prévoit un rebroussement à Schuman par Mérode entraîne beaucoup moins de capacités que les autres scénarios. Ce scénario présente en outre l'inconvénient de surcharger la ligne 1 du métro entre le Pentagone et le Quartier européen. Selon M. Bruno Clerbaux, la ligne 1 du métro est déjà surchargée sur ce tronçon.

Plusieurs commissaires contestent cette affirmation.

En conclusion, M. Bruno Clerbaux est d'avis que chaque scénario propose des améliorations conséquentes mais que le tunnel présente les meilleures garanties.

M. Bruno Clerbaux signale que parmi les critères, il y a aussi le critère d'opportunité au niveau du coût budgétaire, social et environnemental. A cet égard, la variante de loin la plus chère est celle qui consiste à mettre à quatre voies la ligne 161 Nord Cage aux Ours/Quadrilatère jusque

en het snelle treinverkeer tot aan de Berenkooi vlotter zou doen verlopen en er een GEN-station mogelijk maken, wat voor het ogenblik helemaal niet mogelijk is.

De sociaal-economische kosten zijn zo aanzienlijk omdat het verkeer op deze lijn overdag niet onderbroken mag worden. Er moet bijgevolg 's nachts gewerkt worden, wat de uitvoeringstermijn zou verlengen en de omwonenden in grote mate zou storen. De geotechnische en geohydrologische omstandigheden zijn bovendien uiterst ongunstig: het grondwater bevindt er zich op minder dan drie meter van de rand van de Vierhoek - de locatie ligt in de Zennevallei - en er worden grote collectoren, zoals die van Maalbeek, afgesneden. Bovendien liggen zeer lange stukken midden in de stad. Daardoor ligt de ratio kosten/prestaties zeer laag, terwijl het volgens Aries Group het interessantste alternatief is voor de mobiliteit.

Een ander alternatief, waarvan men afgezien heeft, was een tunnel onder de Ambiorixsquare. Het stuk was langer. Bovendien moest men in een beschermde site werken, wat de werken nog meer bemoeilijkt zou hebben. De financiële en milieukosten zouden hoger liggen dan bij de tunnel onder de Kortenberglaan.

De heer Bruno Clerbaux komt tot het besluit dat die tunnel voor geen enkel specifiek project onontbeerlijk is, maar wel het hele vervoersnet ten goede komt. Het is altijd mogelijk om op specifieke plaatsen verbeteringen aan te brengen zonder zware werken, zoals de aanleg van een tunnel, te moeten uitvoeren. De tunnel verbetert systematisch en tegelijk alle parameters en verhoogt de mogelijkheden en de capaciteit van het net in veel grotere mate dan het alternatief zonder tunnel.

De bereikbaarheid van Brussel-Nationaal vanaf Schaarbeek-Vorming blijft echter een probleem in alle scenario's. Daarom stelt Aries Group voor om opnieuw een lus te leggen tussen lijn 26 en het emplacement van Schaarbeek-Vorming ter hoogte van Haren, een beïnvloedend criterium voor alle alternatieven (behalve het op vier sporen brengen van L161 noord).

De veelbesproken diablo van de NMBS vormt eveneens een lus tussen Schaarbeek-Vorming en de luchthaven Brussel-Nationaal (een andere aanbeveling van de effectenstudie).

De plannen om een tweede HST-terminal op het emplacement van Schaarbeek-Vorming te bouwen vloeien voort uit de volgende redenering: de imminente verzadiging van de Noord-Zuidverbinding en de mogelijkheid om HST's vanuit het zuiden en het westen via lijn 28 rechtstreeks naar Brussel-Europa om te leiden zonder langs het Zuidstation of de Noord-Zuidverbinding te passeren. Dit biedt bovendien het voordeel dat de HST's aankomen in een terminal waar de HST lijnen naar het noorden en het

Schuman. Cela aurait l'avantage de faciliter à la fois le trafic lent et rapide jusqu'à la Cage aux ours et d'y rendre possible une station RER, ce qui dans la situation actuelle, est tout à fait impossible.

Si les coûts socio-économiques sont tellement importants, c'est parce qu'on ne peut interrompre le trafic sur cette ligne de jour ; il faut dès lors d'office travailler la nuit ce qui allongerait les délais et perturberait fortement les riverains. En outre, il faut savoir que les conditions géotechniques et hydrologiques sont extrêmement difficiles : la nappe phréatique se trouve à moins de trois mètres aux abords du Quadrilatère - site localisé dans la vallée de la Senne - et les travaux croiseraient les grands collecteurs, dont celui du Maelbeek. Enfin, il passe sur de très longs tronçons en plein tissu urbain. Tout cela fait que le ratio coût/performances est extrêmement important, alors qu'au point de vue de la mobilité, pour Aries Group, c'est l'alternative la plus intéressante.

Une autre alternative, aujourd'hui abandonnée, était un tunnel passant sous le Square Ambiorix. Le tronçon était plus long. En plus, il fallait travailler dans un site classé, ce qui aurait rendu les choses encore plus difficiles. Le coût financier et environnemental aurait été supérieur à celui du tunnel sous Cortenberg.

En guise de conclusion sur ce point, M. Bruno Clerbaux affirme que ce tunnel n'est indispensable pour rien, mais qu'il est bénéfique pour tout. En isolant les paramètres, il y a toujours moyen de réaliser des améliorations, sans passer par un ouvrage lourd, tel que le tunnel. Le tunnel améliore, quant à lui, systématiquement et de manière concomitante, tous les paramètres et offre beaucoup plus d'opportunités et de capacité pour le réseau que le système avec rebroussement.

Une seule difficulté demeure dans tous les scénarios, c'est la liaison de Schaarbeek-Formation avec le quartier européen. C'est pourquoi Aries Group a proposé de recréer une boucle entre la ligne 26 et le site de Schaarbeek-Formation à hauteur de Haren, critère "conditionnant" pour toutes les alternatives (sauf celle de la mise à quatre voies de la L161 nord).

Le fameux diablo de la SNCB constitue également une boucle entre Schaarbeek-Formation et l'aéroport de Bruxelles-National (autre recommandation de l'étude d'incidences).

Le projet de second terminal TGV à Schaarbeek-Formation a découlé du raisonnement suivant: saturation prochaine de la jonction Nord-Midi et possibilité d'amener des trains TGV venant du sud et de l'ouest par la ligne 28 directement vers "Bruxelles-Europe", sans passer par le Midi ni par la jonction Nord-Midi, ce qui présente en outre l'avantage de les amener dans un terminal où s'effectue le "splitting" entre les lignes à grande vitesse vers le Nord et vers l'Est. Dans ce cadre, le diablo permettrait de relier de

oosten gesplitst worden. In dat kader zou de diablo een uitstekende verbinding tot stand brengen tussen het HST-net en de luchthaven : een directe verbinding (de HST's passeren en stoppen in het ondergrondse station van Zaventem) of een people mover "Brussel-Europa"/luchthaven die gebruik maakt van de diablo.

De heer Bruno Clerbaux wijst erop dat Schaarbeek-Vorming de enige plaats is die groot genoeg is om er een tweede terminal aan te leggen, zoals reeds tweeënehalf jaar geleden werd vastgesteld, ten minste als er een tweede terminal nodig is. Op termijn - het tijdstip moet nog vastgesteld worden – is dat onvermijdelijk.

Aries Group kan dat tijdstip niet vaststellen, aangezien de scenario's die de consultant kan uitwerken, gebaseerd zijn op de prognoses over de evolutie van het verkeer en de commerciële strategie die hem door de maatschappij ter beschikking worden gesteld.

Bovendien mag het politieke belang voor het Gewest van een toegangspoort tot Brussel die met de luchthaven in verbinding staat, niet onderschat worden.

De heer Bruno Clerbaux onderstreept daarentegen dat uit de effectenstudie HST noord-oost blijkt dat het emplacement van Schaarbeek-Vorming voor grote technische problemen zorgt, omdat het in de Zennevallei ligt en omdat daar ook het Moeraske ligt. Daardoor zouden er binnen een straal van 1 kilometer grote bentonieten bedekkingen op een diepte van 25 meter moeten worden gelegd om de werken tegen het water te beschermen. De heer Bruno Clerbaux geeft echter toe dat de technische aspecten in dit stadium nog niet voldoende uitgediept zijn, te meer daar men reeds zou moeten denken aan een lus naar lijn 26.

Hij wijst ook nog op andere technische problemen. Zo bevat de ondergrond op die plaats turf (slechte mechanische kwaliteit).

De plaats is geografisch gezien ideaal en is groot genoeg. Er zijn echter grote geotechnische en hydrografische problemen. Tevens rijzen er vragen over de bereikbaarheid ervan.

De plaats is zeer vlot bereikbaar met de wagen. Men vermijdt de drukke ring. De plaats is eveneens vlot te bereiken via een GEN-station dat er naast gebouwd wordt, maar is vanuit Brussel heel wat minder vlot te bereiken met het openbaar vervoer. De heer Bruno Clerbaux is niettemin van oordeel dat de bereikbaarheid met het Brussels openbaar vervoer kan worden verbeterd.

façon très performante le réseau TGV et l'aéroport soit directement (passage et arrêt des TGV dans la gare souterraine de Zaventem) soit via un "people mover" "Bruxelles-Europe"/aéroport utilisant le diablo.

M. Bruno Clerbaux signale que Schaarbeek-Formation est le seul lieu physique où il y a suffisamment de superficies pour réaliser un second terminal, comme cela a été vérifié, il y a déjà deux ans et demi du moins si second terminal il doit y avoir et à terme - encore faut-il déterminer quel terme - c'est inévitable.

Aries Group est incompetent pour définir le terme, étant donné que les scénarios que le consultant peut élaborer, sont basés sur des projections d'évolution du trafic et les stratégies commerciales que la société veut bien lui fournir.

De plus, il ne faut pas négliger l'enjeu politique régional de créer une porte d'entrée à Bruxelles en liaison avec l'aéroport.

Par contre, M. Bruno Clerbaux tient à souligner que l'étude d'incidences du TGV Nord-Est a montré que le site de Schaarbeek-Formation posait d'importants problèmes géotechniques et géohydrologiques, étant donné qu'il est situé dans la vallée de la Senne et qu'il y a sur ce territoire également le Marais du Moeraske, qui engendrerait la nécessité de poser de grands voiles en bentonite sur une profondeur de 25 mètres pour protéger les ouvrages de l'eau, et ce, sur un kilomètre de périmètre. A ce stade-ci, M. Bruno Clerbaux reconnaît toutefois que les aspects techniques sont encore insuffisamment mûris d'autant plus qu'il faudrait déjà introduire la potentialité de créer la boucle vers la ligne 26.

Et de souligner que d'autres problèmes techniques sont également présents, entre autres la présence de tourbe (mauvaises qualités mécaniques) dans les sous-sols à cet endroit.

L'endroit est parfait au niveau géostratégique et au niveau de la superficie nécessaire. Il est très difficile au niveau géotechnique et hydrographique. Et il pose des questions au niveau de l'accessibilité.

L'accessibilité en voiture est excellente en omettant la congestion du ring ; son accessibilité via une gare RER accolée est également excellente et l'accessibilité depuis Bruxelles en transports en commun est moins évidente. M. Bruno Clerbaux estime néanmoins qu'il y a moyen d'étendre l'accessibilité via les transports en commun bruxellois.

VIII.2. Gedachtewisseling

De heer Denis Grimberghs wenst een kleine verduidelijking. Tenzij zijn inlichtingen niet volledig zijn, heeft hij slechts weet van een effectenstudie over het tracé van de HST-lijnen en niet over de bouw van een HST-station Noord.

Hij wenst dat de heer Bruno Clerbaux bevestigt of ontkent dat Aries Group in dit stadium alleen maar een effectenstudie over het tracé van de HST-lijnen heeft uitgevoerd.

De heer Bruno Clerbaux bevestigt dit en preciseert dat Aries Group inderdaad de ligging van een tweede HST-terminal heeft aangekaart.

De heer Denis Grimberghs wil nog een tweede opmerking maken. Aries Group hoeft zich niet verplicht te voelen om te spreken van de terminal "Brussel-Europa". De enigen die hierbij belang hebben zouden de burgemeester van de stad Brussel zijn, die niet voor deze benaming heeft gekozen, en de bestuurders van de NMBS, die niet bevoegd zijn om een naam te geven aan de plaatsen in het Gewest.

Deze door de NMBS gegeven namen stroken niet met de geschiedenis van het Gewest en met de namen die in de verschillende plannen worden gebruikt.

Hij benadrukt dat de potentiële 300.000 m² extra kantooroppervlakte op die plaats in geen enkel plan van ruimtelijke ordening van het Gewest is opgenomen.

Het GBP II bepaalt trouwens dat het een gebied is van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg, voor in hoofdzaak industriële activiteiten, en dus geen tertiaire activiteiten.

De volksvertegenwoordiger wil van de heer Bruno Clerbaux vergelijkende gegevens, bijvoorbeeld in verband met zijn uitspraak dat men in dat station mogelijk 40.000 reizigers meer zal tellen dan vandaag het geval is in het Zuidstation (de spreker veronderstelt dat het cijfer betrekking heeft op de HST, het GEN en het station van de nationale luchthaven in Schaarbeek).

De heer Bruno Clerbaux zegt dat het voor het Centraal Station gaat over 58.000 reizigers, voor het Noordstation over 32.000 en voor het Zuidstation over 50.000.

De spreker herinnert eraan dat het voormelde cijfer van 40.000 mogelijke gebruikers gebaseerd is op de aanwezigheid van 300.000 m² oppervlakte voor de tertiaire sector, op de secundaire activiteiten (onderhoud) in Schaarbeek-Vorming en op het HST-station als vertrekpunt voor de HST én als aankomst- en als vertrekpunt van en naar de luchthaven.

Deze gegevens voor 2010 zijn ook gebaseerd op een studie van TRITEL.

VIII.2. Echange de vues

M. Denis Grimberghs souhaiterait faire une petite mise au point. A moins que ses informations soient incomplètes, il n'a connaissance que d'une étude d'incidences sur le tracé des lignes TGV et non pas sur un projet de gare TGV Nord.

Il souhaiterait que M. Bruno Clerbaux confirme ou infirme qu'à ce stade-ci, Aries Group n'a réalisé d'études d'incidences que sur le tracé des lignes à grande vitesse.

M. Bruno Clerbaux le confirme tout en précisant qu'en effet Aries Group a évoqué la localisation d'un second terminal TGV.

M. Denis Grimberghs souhaite également faire une deuxième observation. Aries Group ne doit pas se sentir obligé de parler de terminal "Bruxelles-Europe". Les seuls intéressés pourraient être le bourgmestre de la ville de Bruxelles, qui n'a pas opté pour cette dénomination, et les dirigeants de la SNCB qui n'ont pas à déterminer le nom des lieux en territoire régional.

Cette labellisation qui serait faite par la SNCB ne correspond ni à l'histoire de la Région, ni aux spécifications données dans les différents plans.

Il tient à souligner que le potentiel de 300.000 m² supplémentaires de bureaux à cet endroit-là ne se retrouve dans aucun outil planologique régional.

Le PRAS II prévoit d'ailleurs qu'il s'agit d'une zone d'intérêt régional différé dont la plupart des activités prévues sont des activités de nature industrielles ; a priori il n'y a pas de localisation tertiaire.

Le député souhaiterait que M. Bruno Clerbaux fournisse des données comparatives ; lorsqu'il cite un surcroît de 40.000 voyageurs potentiels dans cette gare par rapport aux prestations actuelles de la gare du Midi par exemple (il suppose que ces 40.000 voyageurs visent à la fois la gare TGV, la gare RER et la gare nationale présente à Schaarbeek).

M. Bruno Clerbaux signale qu'à la gare Centrale il s'agit de 58.000 voyageurs ; à la gare du Nord de 32.000 ; et à la gare du Midi de 50.000 voyageurs.

M. Bruno Clerbaux rappelle que ces 40.000 utilisateurs potentiels du site comprennent en effet les emplois de 300.000 m² d'occupation tertiaire ; du secondaire lié à l'entretien à Schaarbeek-Formation, ainsi que les voyageurs de la gare TGV en tant que lieu de destination et de départ pour prendre le TGV et en tant que lieu d'arrivée et de départ vers l'aéroport.

Ces données à l'horizon 2010 sont basées également sur l'étude TRITEL.

De heer Denis Grimberghs wenst te weten of de heer Bruno Clerbaux ook de evolutie van de frequentie in de andere Brusselse stations bestudeerd heeft.

Welke reële weerslag zullen die 40.000 reizigers hebben voor het reizigersverkeer in het Noordstation en het Zuidstation, ook als HST-stations?

De heer Denis Grimberghs wil dat de Aries Group, die geregeld geraadpleegd wordt, weet dat de leden van de commissie voor infrastructuur van het Brussel Parlement zich zorgen maken over die tweede HST-terminal ter vervanging van de bestaande in het Zuidstation. Deze bezorgdheid is des te begrijpelijker als men weet dat de NMBS, in de tweede HST-terminal, een Eurostar-spoor plant, wat zou kunnen betekenen dat de treinen naar Groot-Brittannië niet langer in het Zuidstation zouden stoppen.

Deze vrees wordt trouwens bevestigd door het traject van lijn 28.

De spreker vraagt of de Aries Group kan zeggen over hoeveel nieuwe reizigers het werkelijk gaat en hoeveel er “verschuiven”.

Volgens de heer Bruno Clerbaux gaat het over relatief nieuwe reizigers, enerzijds als gevolg van een hogere frequentie naar de luchthaven, anderzijds door de komst van de HST zelf. Men stelt immers vast dat de HST Parijs-Amsterdam nu al vol zit en dat Europa de HST lijkt te verkiezen boven het vliegtuig voor korte en middellange verplaatsingen binnen Europa.

De verschillende projecten, waaronder de uitbouw van een specifieke HST-lijn België/Nederland, lijken te bevestigen dat het HST-verkeer in Schaarbeek-Vorming vanzelf tot ontwikkeling zal komen. Anderzijds is het heel waarschijnlijk dat de Eurostar er zal aankomen.

De heer Denis Grimberghs stelt vast dat niemand vragen heeft gesteld over de aansluitingen tussen het treinvervoer en het openbaar vervoer van de MIVB en dat de heer Bruno Clerbaux er zelf ook niets over meegedeeld heeft.

Het lijkt nochtans toch mogelijk om, bijvoorbeeld op lijn 26, de metroknooppunten van de MIVB, Schuman, Merode... beter uit te bouwen.

De heer Bruno Clerbaux zegt dat hij dat expliciet heeft bevestigd en dat zelfs het tweede alternatief, dat erin bestaat te gaan tot Schuman en vervolgens terug te keren via Merode, in ieder geval een interessant alternatief is inzake openbaar vervoer. Volgens de spreker is de metrolijn tussen de Vijfhoek en Schuman echter verzadigd.

M. Denis Grimberghs souhaite savoir si M. Bruno Clerbaux a eu l'occasion d'étudier l'évolution en matière de fréquentation des autres gares bruxelloises.

Quel sera l'impact réel des 40.000 voyageurs potentiels à cet endroit sur les voyageurs à la gare du Nord, au Midi, en ce compris en tant que gares TGV?

M. Denis Grimberghs souhaite qu'Aries Group, qui est régulièrement consulté, sache l'inquiétude des membres de la commission de l'infrastructure du Parlement bruxellois face à la substitution de ce second terminal TGV à celui existant aujourd'hui au Midi. Cette inquiétude est d'autant plus légitime que la SNCB prévoit au niveau du second terminal TGV, un caisson Eurostar, ce qui pourrait signifier que les trains en direction de la Grande-Bretagne ne s'arrêtent plus au Midi.

Ces craintes sont d'ailleurs confirmées par le tracé de la ligne 28.

Est-ce qu'Aries Group a pu identifier la part de flux de voyageurs réellement nouveaux et la part de flux délocalisés ?

M. Bruno Clerbaux pense qu'il s'agit de flux relativement nouveaux, étant donné qu'une part viendrait de l'augmentation de la fréquentation de l'aéroport et qu'une autre part viendrait du développement du TGV lui-même. En effet, on constate que les trains TGV Paris-Amsterdam sont déjà remplis et que, par ailleurs, l'Europe semble vouloir privilégier les trains à grande vitesse, au détriment du transport aérien pour les courtes et moyennes distances en Europe.

Les différents projets, dont le développement d'un TGV spécifique Belgique/Hollande au départ de Schaarbeek semblent confirmer qu'on va vers un développement endogène du trafic TGV à Schaarbeek-Formation. D'autre part, l'arrivée de rames Eurostar est en effet très probable.

M. Denis Grimberghs constate qu'on n'a pas sollicité et on n'a dès lors pas beaucoup entendu M. Bruno Clerbaux sur les connexions entre l'offre en matière de trains et l'offre de transports en commun de la STIB.

On peut pourtant imaginer que, par exemple sur la ligne 26, les nœuds métro de la STIB à Schuman, Mérode,... soient davantage développés.

M. Bruno Clerbaux signale qu'il l'a affirmé explicitement. Même la seconde alternative, qui consiste à aller jusque Schuman et puis prévoir le rebroussement via Mérode, est de toute façon une alternative intéressante en matière de transports en commun. M. Bruno Clerbaux estime toutefois qu'il y a un problème de saturation sur la ligne de métro entre le Pentagone et Schuman.

De heer Willem Draps zegt dat die uitspraak hem verbaast.

Volgens de volksvertegenwoordiger zou er toch een mogelijkheid moet bestaan om de capaciteit van de metrolijn van oost naar west aanzienlijk te verhogen, zelfs op het gedeelte tussen het Centraal Station en Schuman, en zelfs tijdens de piekuren.

De heer Denis Grimberghs wenst het standpunt te kennen van de heer Bruno Clerbaux over de verzadiging van de Noord-Zuidverbinding, een hypothese die de basis en het vertrekpunt is van het hele project van de NMBS.

De heer Bruno Clerbaux wijst erop dat de volksvertegenwoordigers door en door op de hoogte zijn van de problematiek. Hij herinnert er niettemin aan dat er verschillende manieren zijn om de capaciteit van de verbinding te verhogen : de verkeersstromen in de kokers homogeen maken (een aantal kokers krijgt meer te verwerken dan andere) ; er zijn projecten om lijn 161 te verbinden met de kokers 5-6 (waardoor een aantal kruisbewegingen zouden wegvallen en de capaciteit geleidelijk kan worden opgevoerd) ; het materieel standaardiseren (zelfde stoptijd, zelfde vertrektijd...). Hoe meer men het materieel kan standaardiseren, hoe meer men het opeenvolgen, de frequentie kan verhogen... Voorts kan men ook nog de signalisatie verbeteren. De NMBS meent dat de reservecapaciteit door deze maatregelen tot 18% beperkt blijft deels zal worden opgeslorpt door de toename van het HST-verkeer te weten voor 7%, waardoor nog $\pm 10\%$ reserve overblijft.

De heer Jean-Pierre Cornelissen komt terug op het feit dat lijn 28 onderbenut is, zoals de heer Bruno Clerbaux heeft gezegd. De spreker vindt dat een intensiever gebruik van lijn 28, voor het GEN of de HST, hoe dan ook een invloed zal hebben op de verzadiging van de NZV. Hij vindt dat men hier snel werk moet van maken.

De heer Denis Grimberghs wijst erop dat de NMBS meermaals gelijkwaardige alternatieven voorstelt. De Schuman-Josaphat-tunnel werd voorgesteld als een tweede verbinding en als een verbinding naar de luchthaven (dit laatste is niet langer het geval aangezien met een tweede HST-terminal wil bouwen); het feit dat deze tweede HST-terminal voorbij de Vierhoek zou komen, biedt als onderdeel dat men de Noord-Zuidverbinding via lijn 28 kan omzeilen en aldus de NZV eveneens ontlast.

Wat de huidige capaciteit van de Noord-Zuidverbinding betreft, vindt hij dat de antwoorden van de NMBS niet langer heel technisch zijn: de NMBS zegt gewoon dat de uitvoering van het IC/IR-plan, waarmee twee jaar geleden is begonnen, de beperkingen van de NZV aangetoond heeft.

M. Willem Draps montre son étonnement quant à cette saturation.

Le député estime au contraire qu'il y aurait moyen d'augmenter fortement la capacité de la ligne de métro Est-Ouest et ce, même sur le tronçon gare Centrale-Schuman aux heures de pointe.

M. Denis Grimberghs souhaiterait entendre l'opinion de M. Bruno Clerbaux sur la "saturation" de la jonction Nord-Midi, hypothèse de base et de départ de tout l'édifice de la SNCB.

Tout en soulignant que les députés connaissent la problématique de fond en comble, M. Bruno Clerbaux ne manque pas de rappeler qu'il y a plusieurs façons d'augmenter la capacité de la jonction: homogénéiser les flux dans les pertuis (il y en a qui sont plus chargés que d'autres; il y a les projets en cours, qui prévoient de relier la ligne 161 aux pertuis 5-6; cela permettra de supprimer un certain nombre de cisaillements et d'augmenter proportionnellement la capacité), standardiser le matériel (- même temps d'arrêt, même temps de départ, ... -). Au plus le matériel est standardisé, au plus on peut augmenter la cadence, la fréquence, etc.), améliorer la signalisation, ... Le raisonnement de la SNCB consiste à dire que la réserve de capacité dégagée par ces mesures se limite à $\pm 18\%$ et va être partiellement mangée à hauteur de 7% par l'augmentation du trafic TGV laissant une réserve de $\pm 10\%$.

M. Jean-Pierre Cornelissen souhaiterait en revenir à la sous-utilisation de la ligne 28, telle que l'a mentionnée M. Bruno Clerbaux. Que l'utilisation plus importante de la ligne 28 se fasse en matière de RER ou de TGV, M. Jean-Pierre Cornelissen estime que cela aura son implication sur la saturation de la jonction. Il lui semble que cette solution devrait pouvoir être exploitée rapidement.

M. Denis Grimberghs ne manque pas de souligner que la SNCB propose plusieurs fois des alternatives équivalentes. Le tunnel Schuman-Josaphat a été vendu en premier lieu comme une deuxième jonction et une liaison vers l'aéroport (ce deuxième aspect a disparu, étant donné qu'on le prévoit aujourd'hui au niveau du second terminal) ; la localisation de la deuxième gare TGV au-delà du Quadrilatère, c'est l'avantage du contournement par la ligne 28 de la jonction Nord-Midi et là aussi, il s'agit de désengorger la jonction.

En ce qui concerne la capacité de la jonction Nord-Midi dans son fonctionnement actuel, il lui semble que les réponses fournies aujourd'hui par la SNCB ne sont plus tellement techniques : elles consistent simplement à dire que le plan IC/IR mis en œuvre, il y a deux ans, a montré les limites de capacité de la jonction.

De heer Bruno Clerbaux is voorzichtiger wat dat laatste betreft, wat erop neerkomt te zeggen dat de in IC/IR-plan vastgestelde toename van 8% heel het net heeft doen dol-draaien, wat alle vertragingen bij de NMBS zou verklaren... Nadat hij met de opstellers van het IC/IR-plan gesproken heeft, geeft de heer Bruno Clerbaux toe dat de NMBS met enkele echt onaangename verrassingen geconfronteerd is en dat hij daar moeilijk een objectief oordeel over kan vormen. Men moet voldoende onderlegd moet zijn om een onbetwistbaar antwoord te geven.

Hij wijst de heer Denis Grimberghs er wel op dat de NMBS inderdaad een oostelijke en een westelijke omzeiling van de Noord-Zuidverbinding voorstelt

De heer Bruno Clerbaux begrijpt dat de gekozenen willen weten hoeveel dat alles kost. Anderzijds is het voor hem niet duidelijk waarom men zich ertegen zou verzetten.

Volgens de heer Denis Grimberghs moet men zowel rekening houden met de weerslag op de begroting en met die voor het leefmilieu.

Volgens de heer Bruno Clerbaux is verhouding kostprijs/prestatievermogen van doorslaggevend belang en heeft de kostprijs zowel een weerslag op de begroting als op sociaal vlak en inzake leefmilieu.

De spreker geeft toe dat hij het misschien niet voldoende gehad heeft over het noodzakelijke samengaan van de beïnvloedende criteria en de opportuniteitscriteria. Onde die beïnvloedende criteria vallen de aankoop van materieel, het geld dat nodig is om de treinen te laten rijden en de begeleidende maatregelen om de vlucht van inwoners en bedrijven te pareren. Als adviseur inzake ruimtelijke ordening en als Brusselaar, is de spreker wat dat laatste punt betreft zeer bevreemd voor de verbetering van de bereikbaarheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet de nodige en voldoende maatregelen treft om het autoverkeer terug te dringen zodat men meer het openbaar vervoer zal gebruiken.

De spreker gaat ermee akkoord dat men het aanbod moet verhogen. Hij is er echter van overtuigd dat een en ander toch tot een ware vlucht zal leiden als men niet deze noodzakelijke, moedige en dwingende maatregelen treft. De heer Bruno Clerbaux gelooft niet dat het Gewest daartoe bereid is.

De heer Denis Grimberghs zou het met de heer Bruno Clerbaux eens kunnen zijn over de noodzaak van een standpunt inzake de bouw op middellange of lange termijn van een tweede HST-terminal. De stedenbouwkundige kant van de zaak is echter betwistbaar. Zonder in detail te herinneren aan de noodzaak om de rond het Zuidstation geplande kantoren af te werken, zou de NMBS haar beleid moeten afstemmen op het beleid inzake ruimtelijke ordening van het Brussels Gewest.

M. Bruno Clerbaux serait plus circonspect avec ce dernier argument, qui consiste à dire, qu'avec l'augmentation de 8% du plan IC/IR, on a fait "foirer tout le réseau" et que cela expliquerait tous les retards de la SNCB, etc. Après avoir discuté avec les auteurs du plan IC/IR, M. Bruno Clerbaux reconnaît que la SNCB a eu quelques mauvaises surprises, vraiment inattendues, cependant difficiles à objectiver dans son chef. Il faut des connaissances très pointues pour être tout à fait sûr de la réponse à ce niveau-là.

A la question posée par M. Denis Grimberghs, il signale que la SNCB "vend" en effet un contournement Est et un contournement Ouest de la jonction Nord-Midi.

M. Bruno Clerbaux conçoit aisément que les mandataires publics se posent la question du coût de cette attitude. En dehors de cela, il ne voit pas très bien quels seraient les arguments pour s'y opposer.

M. Denis Grimberghs estime qu'il y a le coût à la fois budgétaire et environnemental.

M. Bruno Clerbaux rappelle que c'est le ratio coût/performance qui est déterminant, le coût étant à la fois budgétaire, social et environnemental.

Sur ce point, M. Bruno Clerbaux estime qu'il n'a peut-être pas suffisamment souligné la nécessaire concomitance entre les critères "conditionnants" et les critères d'opportunité. Parmi ces critères "conditionnants", on compte l'achat du matériel ad hoc, l'argent nécessaire pour faire circuler les trains, et les mesures d'accompagnement qui permettent de lutter contre l'exode des habitants et des entreprises. Concernant ce dernier point en tant que consultant en aménagement du territoire et en tant que Bruxellois, M. Bruno Clerbaux est très préoccupé par le danger potentiel lié à l'augmentation de l'accessibilité de la Région de Bruxelles-Capitale si la Région ne prend pas les mesures nécessaires et suffisantes pour diminuer le trafic automobile afin d'obtenir le transfert modal nécessaire.

Autant, il est certain, selon lui, qu'il convient d'augmenter l'offre, autant, il est persuadé que cela mènera à l'exode si ces mesures restrictives, courageuses et contraignantes ne sont pas prises. M. Bruno Clerbaux ne croit pas au volontarisme de la Région sur ce point.

Autant, M. Denis Grimberghs pourrait suivre M. Bruno Clerbaux sur la nécessité, d'un point de vue de l'infrastructure à moyen ou long terme d'un second terminal TGV, du côté de l'urbanisation, là les choses sont bien plus contestables. Sans rappeler dans les détails la nécessité de terminer les surfaces de bureaux prévues à Bruxelles-Midi, il faudrait que la volonté de la SNCB soit harmonisée avec la politique d'aménagement du territoire menée en Région bruxelloise.

De heer Bruno Clerbaux vindt dat men eerst het Zuid voldoende moet afwerken alvorens men aan kantoren rond Schaarbeek-Vorming begint. De heer Bruno Clerbaux wijst nog op een ander heikel aspect: mogelijke delocalisatie van bedrijven als gevolg van de gewijzigde bestemming en stijgende grondprijs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De Aries Group heeft dit vastgesteld tijdens haar effectenstudie in het kader van de Schuman-Josaphattunnel, waarbij men stations plande in Arcaden, Mouterij, Jamblinne-de-Meux. De pendelaars die uit de groene rand komen zouden hun kantoor graag zien bij bijvoorbeeld Jamblinne-de-Meux, en direct bereikbaar met het GEN. In het Gewest moet er op het vlak van de bijzondere bestemmingsplannen een heel samenhangend beleid worden gevoerd om dergelijke toestanden te voorkomen.

De spreker durft niet met zekerheid te zeggen dat de beleidvoerders ook op dat vlak de nodige bereidwilligheid aan de dag zullen leggen.

Men zal, wat de BBP's betreft, heel omzichtig te werk moeten gaan langs de geplande trajecten en enige verbeelding moeten hebben. Volgens de heer Bruno Clerbaux mag men ervan uitgaan dat Schaarbeek-Vorming, de ontwikkeling van de nationale luchthaven en uitbreiding van de NAVO, waardoor een soort superpool ontstaat, tot grote veranderingen in en tot concurrentie van de onmiddellijke niet-gewestelijke omgeving zullen leiden.

De heer Alain Adriaens vraagt dat de heer Bruno Clerbaux meer uitleg geeft over de 300.000 m² extra kantoorruimte tegen 2010.

Volgens de heer Bruno Clerbaux had de burgemeester van de stad Brussel het een jaar geleden zelfs over een toename van de kantoorruimte tot 1.000.000 m² tegen 2010.

Aan de hand van een kaart geeft de heer Bruno Clerbaux een overzicht van de projecten op de site van Schaarbeek, waarvan een aantal trouwens al voltooid zijn, die te maken hebben met de spoorwegactiviteiten in hun totaliteit en die dikwijls secundaire activiteiten zijn.

Langs de Vilvoordselaan zien de volksvertegenwoordigers in het blauw de beschikbare oppervlakte, te verminderen met het aantal m² voor het multimodaal centrum in de Haven van Brussel: het betreft 30 prachtig gelegen hectare. Dit was het vertrekpunt voor het studiewerk van de Aries Group, die zo dicht mogelijk bij een realistische visie wou komen. De spreker wijst erop dat hun visie dicht bij de realiteit lijkt te benaderen dan de min of meer gekke visie van de Canadezen (Norman Scott) die destijds door de NMBS zijn geraadpleegd.

Men mag er nu al van uitgaan dat er op een dag een BBP in dat kader komt.

De heer Alain Adriaens stelt, net als de heer Denis Grimberghs, vast dat de belangrijke beslissingen op het

M. Bruno Clerbaux estime que le tertiaire à Schaarbeek-Formation doit être gelé tant que Bruxelles-Midi n'est pas suffisamment finalisé et pointe un autre danger du doigt : la délocalisation potentielle avec changement d'affectation et pression foncière à l'intérieur de la Région de Bruxelles-Capitale. Aries Group a constaté cela lors de l'étude d'incidences sur le tunnel Schuman-Josaphat, où on prévoyait des gares à Arcade, Gerموir, Jamblinne-de-Meux. Les navetteurs résidant en banlieue souhaiteraient avoir leur bureau directement accessible grâce au RER, à Jamblinne-de-Meux par exemple. Il faut donc une politique de plans particuliers d'aménagement du sol très cohérente au niveau de la Région pour mener une politique intégrée et éviter ces effets pervers.

Il n'est pas certain non plus qu'en matière d'aménagement du territoire les décideurs politiques régionaux aient le volontarisme nécessaire.

Il faut être très prudent et imaginatif avec les PPAS le long des tracés prévus! D'autre part, M. Bruno Clerbaux ne pense pas qu'il est erroné de penser que Schaarbeek-Formation, le développement de Bruxelles-National et de l'OTAN, formant un superpôle, vont engendrer des développements importants et concurrentiels dans la proche périphérie non régionale ...

M. Alain Adriaens souhaiterait que M. Bruno Clerbaux clarifie son calcul de 300.000 m² de bureaux en plus en 2010.

M. Bruno Clerbaux signale qu'il y a un an, le bourgmestre de la ville de Bruxelles parlait même d'une augmentation des surfaces de bureaux, qui passeraient à 1.000.000 m² en 2010.

A l'aide d'une carte, M. Bruno Clerbaux montre l'ensemble des projets sur le site de Schaarbeek dont certains sont arrivés à terme et qui concernent l'ensemble des activités liées aux chemins de fer, souvent des activités secondaires.

Le long de l'avenue de Vilvorde, les commissaires peuvent apercevoir en bleu la superficie disponible dont il faut soustraire les m² nécessaires pour la surface multimodale au Port de Bruxelles : il y a 30 hectares merveilleusement situés. C'est sur cette base-là qu'Aries Group a travaillé tentant de se rapprocher le plus possible d'une vision réaliste. Il tient à souligner que leur vision semble bien plus proche de la réalité que la vision plus ou moins délirante des Canadiens (Norman Scott) jadis consultés par la SNCB.

On ne peut d'ores et déjà affirmer qu'il y aura un jour ou l'autre un PPAS dans ce cadre-là.

M. Alain Adriaens, tout comme M. Denis Grimberghs, constate que les décisions importantes en matière d'amé-

vlak van de ruimtelijke ordening niet door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden genomen. Er is geen gemeenschappelijke visie op gewestelijk vlak. Het lijkt erop dat de NMBS, de studie bureaus en sommige burge-meesters de algemene keuzes op termijn sturen.

De spreker meent zich te herinneren dat de effectenstudie van Aries Group over het gedeelte Watermaal-Bosvoorde-Josaphat een zekere volgorde van de investeringen bevatte. De Aries Group koos meteen voor het gedeelte Watermaal-Bosvoorde-Leopoldwijk-Schuman omdat de noodzaak hier het hoogst was. Het zou goed zijn te herinneren aan de chronologie van de investeringen en aan de uitvoeringsvoorwaarden voor die keuzes.

De heer Alain Adriaens wenst ten minste te beschikken over de volgorde van de investeringen voor de splitsing van de verbinding naar het oosten.

De spreker wenst van de heer Bruno Clerbaux, als ervaren adviseur, ook te vernemen wat hij voorstelt om lijn 28 optimaal te kunnen gebruiken.

De heer Bruno Clerbaux bevestigt dat er een chronologie is voor de investeringen. Wat Schuman-Josaphat betreft, stelt bijna niemand het viersporig maken en de verbinding met lijn 26 in vraag. Men moet zowel voldoen aan de opportuniteits- en de beïnvloedende criteria inzake de nieuwe infrastructuur: voor gepast materiaal zorgen, de frequentie verhogen, beginnen met het GEN.

Wat men daarna ook beslist en wat men ook denkt van nutteloze werken, volgens de heer Bruno Clerbaux kan men de Europese ambtenaren niet vragen van de ene dag op de andere weer middenin werken terecht te komen; het lijkt hem dan ook logisch dat men, bij de renovatie van het Berlaymont-gebouw, in de mogelijkheid van een tunnel onder dat gebouw voorzien heeft. Voor hem maken het station Schuman-bis en de verbetering van de aansluiting NMBS-metro deel uit van de eerste fase van de werken Watermaal-Leopoldwijk-Schuman.

De aanleg van de tunnel na de voltooiing van het Berlaymontgebouw hangt tegelijk af van het verkeer, van de financiële middelen die daartoe zullen worden uitgetrokken, van het gewestelijk mobiliteitsbeleid dat zal worden gevoerd om de overstap op het openbaar vervoer te bewerkstelligen, en van het gevoerde grondbeleid. De spreker herinnert eraan dat als voldaan is aan de beïnvloedende criteria (met inbegrip van het viersporig maken van lijn 161 ten zuiden van Delta) de uitvoering van heel het project hem de beste oplossing lijkt; in dit kader moet lijn 28 aandachtig worden herbekeken.

De heer Alain Adriaens herhaalt zijn scepticisme wat het megaproject van de NMBS betreft. De spreker zit nog altijd met vragen over de tenlasteneming van de investeringen,

nagement du territoire ne sont pas prises par la Région de Bruxelles-Capitale : il n'y a guère de vision transversale au niveau régional. La SNCB, les bureaux d'études et certains bourgmestres semblent orienter seuls les choix globaux à terme.

S'il se souvient bien, l'étude d'incidences d'Aries Group concernant le tronçon Watermael-Boitsfort-Josaphat comprenait une certaine chronologie dans les investissements. Aries Group optait tout de suite pour la portion Watermael-Boitsfort-Quartier Léopold-Schuman parce qu'il y avait un besoin immédiat. Il serait bon de rappeler la chronologie de ces investissements et les conditionnements de ces opportunités.

M. Alain Adriaens souhaiterait disposer de la chronologie des investissements au moins pour le dédoublement de la jonction vers l'Est.

En tant que consultant expérimenté, quel trafic M. Bruno Clerbaux proposerait-il pour optimaliser la ligne 28 ?

M. Bruno Clerbaux confirme en effet qu'il y a une chronologie dans les investissements. Au niveau de Schuman-Josaphat, quasi personne ne remet en cause cette chronologie de mise à quatre voies, ainsi que le raccrochage à la ligne 26. Il faut rencontrer à la fois les critères d'opportunité et de conditionnement de manière concomitante à la nouvelle infrastructure: avoir le matériel ad hoc, pouvoir augmenter les fréquences, amorcer le RER, etc.

En outre, quoi qu'on décide par la suite et quoi que l'on pense des travaux inutiles, M. Bruno Clerbaux est d'avis qu'on ne peut demander aux fonctionnaires européens de retourner dans les travaux du jour au lendemain. Dès lors, il lui semble normal qu'on ait fait l'amorce du tunnel en dessous du bâtiment du Berlaymont lors des travaux de rénovation. Pour lui, la gare Schuman bis, et l'amélioration des correspondances SNCB-metro font partie de la première phase totalement justifiée des travaux Watermael-Quartier Léopold-Schuman.

Quant à la réalisation du tunnel après l'achèvement du bâtiment du Berlaymont, elle devrait être conditionnée à la fois par l'évolution du trafic, la libération des moyens financiers fédéraux nécessaires et par la mise en place d'une politique régionale de mobilité pour assurer le transfert modal vers les transports en commun et gérer le foncier. Le consultant rappelle toutefois que si les critères "conditionnants" sont réunis (en ce compris la mise à quatre voies de la L161 sud au sud de Delta), la mise en place de l'ensemble du projet lui semble la meilleure solution. Dans ce cadre, le rôle de la L28 doit en effet être soigneusement précisé.

M. Alain Adriaens tient à réitérer son scepticisme par rapport au megaprojet de la SNCB ; il s'interroge toujours quant à la prise en charge des investissements de double

het dubbele gebruik van de “People Mover” met de diablo en het feit dat elke uur twaalf GEN-treinen de nationale luchthaven zouden aandoen.

De heer Alain Adriaens stelt zich vragen over het nut van de “horizontale lift”, de enige technische uitleg die hem door de leiding van de NMBS is gegeven.

De heer Bruno Clerbaux verduidelijkt een en ander: zelfs voor de leiding van de NMBS bevindt de “People Mover” zich nog in de studiefase. Er is nog geen enkele beslissing over de desbetreffende vervoermodus (trein, privé-vervoer of andere). Dit project is nog niet rijp. Het is ook gebaseerd op het politieke voornemen van sommigen om op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te zorgen voor een verbinding naar en van de nationale luchthaven en van anderen om dit te vermijden.

IX.1. Hoorzitting met de heer Joseph Corten, schep en bevoegd voor stedenbouw, ruimtelijke ordening en milieu te Evere

Als schep en van de gemeente Evere bevoegd voor stedenbouw, ruimtelijke ordening en milieu zal de heer Joseph Corten zijn uiteenzetting toespitsen op de gevolgen, vooral voor het milieu, die het HST-tracé en de eventuele vestiging van een tweede HST station voor zijn gemeente zullen hebben.

De inwoners van Evere, Schaarbeek en Haren onder vinden reeds heel veel hinder, onder andere van het vliegtuigverkeer. Bovendien wordt Evere doorkruist door verschillende invalswegen: de Haachtsesteenweg, de Leopold-III-laan, de Leuvensesteenweg en de E40.

De gemeente Evere heeft bijna tien jaar geleden moeten protesteren tegen het oorspronkelijke HST-tracé, dat het Moeraske van zijn beek zou hebben afgesneden, waardoor het moeras zou verdwijnen, en het landschap met een viaduct zou hebben ontsierd.

De gemeente heeft destijds in overleg met de Commissie voor het Leefmilieu van Oost-Brussel het oorspronkelijke HST-tracé verworpen.

De heer Joseph Corten wijst erop dat de gemeente Evere 206 miljoen aangeboden kreeg om het Moeraske te beschermen.

De gemeente blijft erg bezorgd om het Moeraske. Ze zal nog een begroting van 25 miljoen aanwenden om het stormbekken te beschermen teneinde te voorkomen dat het overtollige water in het Moeraske terechtkomt.

emploi du "people mover" et du diablo et de l'innervation de Bruxelles-National avec douze trains RER par heure.

M. Alain Adriaens ne saisit pas l'opportunité de cet "ascenseur horizontal", seule explication technique que les dirigeants de la SNCB lui ont fournie.

M. Bruno Clerbaux tient à clarifier les choses : même dans la tête des dirigeants de la SNCB, le "people mover" est encore à l'étude. Les dirigeants de la SNCB ne l'avouent pas; il n'y a encore aucune précision quant au mode de déplacement qui sera utilisé pour ce faire (chemins de fer, véhicules privés ou autres). Il est cependant certain que derrière cette idée, se trouve aussi la volonté politique de certains d'assurer une porte d'entrée et de sortie vers Bruxelles-National sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et d'autres de l'éviter.

IX.1. Audition de M. Joseph Corten, échevin de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et de l'environnement à Evere

M. Joseph Corten, en tant qu'échevin de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et de l'environnement à Evere, se concentrera sur les enjeux communaux du tracé du TGV et de l'implantation éventuelle d'une deuxième gare TGV. Il s'agit essentiellement des coûts environnementaux.

Evere, Schaarbeek et Haren sont déjà soumis à de nombreuses nuisances ; entre autres les avions. En outre, Evere est traversée par plusieurs voies de pénétration : chaussée de Haecht, boulevard Léopold III, chaussée de Louvain et la E40.

Il y a bientôt dix ans, la commune d'Evere a dû se mobiliser contre le tracé initial du TGV qui aurait coupé le ruisseau, alimentant le Moeraske, entraînant sa mort et aurait défiguré le paysage par la construction d'un viaduc.

La commune en concertation avec la CEBE - Commission de l'Environnement de Bruxelles-Est - a refusé ce tracé TGV à l'époque.

M. Joseph Corten signale que la commune d'Evere s'était vu proposer 276 millions pour protéger le site du Moeraske.

La commune reste très attentive. Elle va engager encore un budget de 25 millions pour protéger le bassin d'orage, afin d'éviter que le trop-plein des eaux ne s'écoule dans le Moeraske.

Het gemeentebestuur van Evere is echter ongerust, want het stelt vast dat de eigenaars van kleine moestuinen in Haren onteigend worden.

De heer Joseph Corten heeft getracht meer inlichtingen te verkrijgen over een eventuele effectenstudie die over het grondgebied van de gemeente Evere zou worden uitgevoerd.

Hij vraagt zich nog altijd af hoe in het eventuele geval van een tweede HST-terminal Schaarbeek en Evere verbonden zou worden met het rangeerstation dat wel tien meter lager ligt. Hij heeft vernomen dat de in- en uitgangen voor de reizigers aan de kant van Schaarbeek zouden liggen en de dienstingangen en -uitgangen aan de kant van Evere.

De gemeente Evere is vooral verontrust over het viaduct dat vanaf de Houtweg over het hele Moeraske zou lopen.

De heer Joseph Corten wijst erop dat er een dubbelzinnigheid is in de reeds genomen en in de nog te nemen beslissingen inzake ruimtelijke ordening, want in het GBP II blijft er een tracé bestaan dat vlak aan het Moeraske stopt. Men zou moeten weten hoe de vork in de steel zit.

De mobiliteit van de inwoners van Evere, Haren en Schaarbeek zal in grote mate afhangen van de toegangswegen.

Dat is des te meer het geval, aangezien het station Bordet vlakbij ligt op lijn 26. Het zou een zeer belangrijk station moeten worden, wanneer het GEN tot stand zal worden gebracht - wat de gemeente Evere ten zeerste hoopt - om met name de zone van de GOMB, de NAVO en de Koningin Elisabethwijk te bedienen.

De heer Joseph Corten wijst erop dat er enkele honderden meters verderop een ander groot project is gepland: onder het kruispunt aan de NAVO zou er een tunnel gebouwd worden die twee meter voor het grondgebied van Evere aan de oppervlakte zou komen. Alle problemen die aan het kruispunt aan de NAVO zouden worden vermeden, zouden zich dan voordoen op het kruispunt aan het station Bordet.

De gemeente Evere vraagt een effectenstudie over deze tunnel, met name over de gevolgen ervan voor het kruispunt Bordet-Leopold III.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft het Moeraske op 9 maart 1995 beschermd. Dit beschermde landschap omvat 14 hectaren op het grondgebied van Evere, Schaarbeek en Haren.

Uit dat beschermingsbesluit moet vooral artikel 3, f) onthouden worden, namelijk dat elk nieuw bouwwerk (met uitsluiting van de bouwwerken met uitsluitend didactische of wetenschappelijke doeleinden) verboden is. Volgens de

Les autorités de la commune d'Evere sont cependant inquiètes, car elles constatent qu'on exproprie des petits propriétaires de potagers sur le territoire de Haren.

M. Joseph Corten a tenté d'obtenir des informations sur une étude d'incidences éventuelle sur le territoire de la commune d'Evere.

Il s'interroge toujours, dans le cas éventuel d'un second terminal TGV, sur la façon dont on relierait Schaarbeek, Evere à la gare de Formation, qui se situe une bonne dizaine de mètres plus bas. Il a été informé que les entrées et sorties des voyageurs se feraient du côté de Schaarbeek, mais que les entrées et sorties de service se feraient du côté d'Evere.

Ce qui inquiète particulièrement la commune d'Evere, c'est le viaduc qui partirait du Houtweg pour surplomber tout le Moeraske.

M. Joseph Corten souligne l'ambiguïté existant au niveau des décisions en matière d'aménagement du territoire, y compris celles à prendre, car dans le PRAS II, il subsiste un tracé qui s'arrête pile au Moeraske. Il faudrait savoir ce qu'il en est.

La mobilité des habitants d'Evere, de Haren et de Schaarbeek va dépendre beaucoup des voies d'accès.

Et ce, d'autant plus qu'à quelques mètres de là, il y a la station Bordet sur la ligne 26, qui devrait devenir une station très importante lorsque le RER sera mis en place - ce que la commune d'Evere espère vivement - pour alimenter notamment le zoning de la SDRB, l'OTAN et le Quartier Reine Elisabeth.

M. Joseph Corten signale que quelques centaines de mètres plus loin, il y a un autre grand ouvrage qui est prévu: en-dessous du carrefour de l'OTAN on construirait le tunnel qui déboucherait deux mètres avant Evere. Dès lors, toutes les nuisances évitées devant le carrefour OTAN se reporteraient sur le carrefour Bordet.

La commune d'Evere demande une étude d'incidences pour ce projet de tunnel qui étudierait notamment son impact sur le carrefour Bordet-Léopold III.

Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a classé le site du Moeraske le 9 mars 1995. Cette surface classée comprend 14 hectares sur Evere, Schaarbeek et Haren.

De cet arrêté, il faut notamment retenir l'article 3, qui précise au point f) que "toute nouvelle construction (à l'exclusion des constructions défendant un objectif exclusivement didactique ou scientifique) est interdite", ce qui, selon

heer Joseph Corten betekent dit dat er op die plaats geen viaduct of brug mag worden gebouwd.

De heer Defawe, directeur van de werken in Evere, stelt vast dat verschillende volksvertegenwoordigers er met klem op gewezen hebben dat de effectenstudie betrekking had op de aanleg van spoorlijnen voor HST's. Er was echter ook een bedrag van 500 miljoen tot 1 miljard frank uitgetrokken voor de funderingen van het station. Hierdoor is de gemeente Evere zich trouwens zorgen beginnen te maken.

De gemeente is altijd van oordeel geweest dat, als er dan toch een station moet worden gebouwd, het beter zou zijn om het zo dicht mogelijk te bouwen bij het reizigersstation van de NMBS in Schaarbeek, waar er een wegennet en aansluiting met openbaar vervoer is, terwijl het rangeerstation van Schaarbeek volledig afgelegen ligt.

Het verwondert de heer Defawe dat de heer Bruno Clerbaux er niet op gewezen heeft dat de potentiële tweede HST-terminal niet goed bereikbaar is met de wagen.

Men moet weten dat als dit tweede HST-station aan de Vilvoordse laan wordt gebouwd, het huidige reizigersstation van de NMBS klem zou zitten tussen het HST-station en het Moeraske. Hoe zouden de reizigers dan Brussel-Nationaal bereiken? Via het HST-station? Er is slechts één uitweg: de Houtweg. De reizigers zullen verloren rijden in de straten van Evere.

IX.2. Gedachtewisseling

De heer Willem Draps wil weten door wie ze in dit geval onteigend worden.

De heer Joseph Corten wijst erop dat het niet altijd eenvoudig is om te weten wat zich op het grondgebied van de stad Brussel bevindt en wat aan de NMBS toebehoort.

De heer Denis Grimberghs vindt het nuttig om te herinneren aan een vrij uniek deel van de effectenstudie. In de effectenstudie wordt immers een alternatief voorgesteld, namelijk geen kruising van de hogesnelheidslijnen naar het oosten en het noorden. Het geldt dat daardoor uitgespaard wordt, zou gebruikt kunnen worden voor de bouw van het tweede HST station.

M. Joseph Corten, condamne tout projet de viaduc ou de pont.

M. Defawe, directeur des travaux à Evere, constate que plusieurs députés ont insisté pour signaler que l'étude d'incidences portait sur la pose de voies de lignes à grande vitesse. Il y avait aussi de 500 millions à 1 milliard prévus pour la fondation de la gare. C'est d'ailleurs ce constat qui a inquiété la commune d'Evere.

La commune a toujours estimé qu'il serait plus intéressant, si gare il devait y avoir, de la considérer de manière plus proche à la gare-voyageurs SNCB à Schaarbeek où existe l'infrastructure routière et en transports en commun, tandis que la gare de Schaarbeek-Formation est un désert.

M. Defawe s'étonne que M. Bruno Clerbaux n'ait pas mentionné les problèmes d'accessibilité en voiture du potentiel second terminal TGV.

Il faut savoir que si cette seconde gare TGV voit le jour avenue de Vilvorde, l'actuelle gare-voyageurs de la SNCB sera prise en sandwich entre la gare TGV et le Moeraske. Comment les voyageurs rejoindraient-ils la gare de chemins de fer nationale ? En traversant la gare TGV ? Un seul exutoire existe, c'est le Houtweg : les gens vont venir se perdre dans le réseau routier d'Evere.

IX.2. Echange de vues

M. Willem Draps souhaite savoir qui exproprie en l'occurrence.

M. Joseph Corten signale que faire la part des choses entre ce qui se trouve sur le territoire de la ville de Bruxelles et ce qui appartient à la SNCB, n'est pas toujours évident.

M. Denis Grimberghs estime qu'il n'est pas sans intérêt de rappeler un épisode de l'étude d'incidences assez unique. L'étude d'incidences suggérait une alternative, qui n'est pas l'ouvrage de croisement des lignes à grande vitesse vers l'Est et vers le Nord. Le coût de cette infrastructure serait amorti par une nouvelle infrastructure : la seconde gare TGV.

Aries heeft daar in de effectenstudie op gewezen en voorgesteld om die investering van 1 miljard gedurende 20 jaar te bevriezen, want een tweede HST-terminal zou niet eerder noodzakelijk zijn. Volgens de conclusies van de effectenstudie is deze investering pas over twintig jaar nodig, maar is ze economisch niet verantwoord.

Bij de tweede mogelijkheid, namelijk een lus via Merode, zou het Moeraske beschermd worden. Er kunnen nog altijd andere maatregelen genomen worden, wanneer zal vaststaan waar de tweede HST-terminal zal worden gebouwd.

Over deze mogelijkheid en over het basisdossier van de effectenstudie is een openbaar onderzoek gehouden. De NMBS had toen aanvaard om haar project te wijzigen en zich te houden aan het voorstel van de auteur van de effectenstudie.

Bij het basisdossier is de brief gevoegd waarin de NMBS het voorstel van Aries Group aanvaardt. Daardoor kon het openbaar onderzoek in zeer gunstige omstandigheden worden uitgevoerd. De gemeenten Schaarbeek en Evere zijn tevreden; de NMBS heeft het voorstel van de auteur van het project schriftelijk aanvaard. De Overlegcommissie heeft een eerste advies uitgebracht. Het stedenbouwkundig attest is echter nooit afgegeven. De gemeentelijke autoriteiten hebben vervolgens vastgesteld dat de beslissingsprocedure niet werd voortgezet. De NMBS heeft haar brief ingetrokken.

De heer Hervé Hasquin, de minister die toen voor ruimtelijke ordening bevoegd was, heeft de Overlegcommissie van de stad Brussel en de gemeente Evere bijeengeroepen (deze laatste heeft de convocatie te laat ontvangen). Hij heeft erop gewezen dat de beslissing van november 1997 op losse schroeven wordt gezet. Men moet weten dat het openbare onderzoek is uitgevoerd op grond van de beslissing waarbij de NMBS instemde met de voorstellen van de auteur van het project!

De heer Joseph Corten geeft toe dat niet alleen de toenmalige gewestminister, maar ook de NMBS de gemeenten vaak verrast heeft. Zo zou de NMBS in het geniep een project ontwikkeld hebben om lijn 26 vanaf Bordet, onder de Haachtsesteenweg en door de terreinen van de MIVB heen te overdekken zonder de betrokken partijen daarvan kennis te geven.

De heer Willem Draps wijst erop dat het om de lus van Haacht gaat, een project waarover de parlementsleden ingelicht zijn.

De heer Denis Grimberghs heeft de stedenbouwkundige beslissing opgezocht om te zien welk werk er zou worden uitgevoerd en hoe de tweede HST-terminal er eventueel zou uitzien.

De heer Bruno Clerbaux van Aries Group heeft gesproken van een bentonieten bedekking op een diepte van

En signalant cela dans l'étude d'incidences, Aries Group proposait de geler cet investissement d'un milliard pour vingt ans, car avant ce terme, un second terminal ne serait pas nécessaire. Et l'étude d'incidences de conclure que si cet investissement est pour dans vingt ans, il n'était pas économiquement fondé.

La seconde hypothèse : faire une boucle via Mérode permettrait de protéger le Moeraske ; il serait toujours temps de prendre d'autres mesures lorsqu'on aurait localisé le second terminal TGV.

C'est cela qui a été soumis à l'enquête publique avec le dossier de base de l'étude d'incidences. A ce moment-là, la SNCB avait accepté d'amender son projet et de s'en tenir à la proposition de l'auteur d'étude d'incidences.

La lettre accompagnant le dossier de base dans laquelle la SNCB précise qu'elle accepte la proposition d'Aries Group permet un déroulement de l'enquête publique sur une base extrêmement favorable. Les communes de Schaarbeek et d'Evere sont satisfaites; la SNCB accepte par écrit la proposition de l'auteur de projet. Un premier avis de la Commission de concertation est rendu. Le certificat d'urbanisme n'est cependant jamais délivré. Ensuite, les responsables communaux constatent qu'il y a rupture dans la procédure de décision. La SNCB retire sa lettre.

Le ministre, compétent pour l'aménagement du territoire de l'époque, M. Hervé Hasquin, convoque les Commissions de concertation de la ville de Bruxelles et d'Evere (cette dernière reçoit la convocation tardivement) et signale que la décision prise en novembre 1997 est remise en question. Il faut savoir que l'enquête publique avait été réalisée sur la base de la décision où la SNCB se soumettait aux propositions de l'auteur de projet!

M. Joseph Corten reconnaît que les communes sont souvent confrontées à des surprises, non seulement du ministre régional de l'époque, mais également de la part de la SNCB, qui aurait développé un projet en "stoemmelings", visant à couvrir la ligne 26 en partant de Bordet, traversant sous la chaussée de Haecht et en passant par les terrains de la STIB, ..., sans en aviser qui de droit.

M. Willem Draps signale qu'il s'agit de la boucle de Haecht, qui est un projet dont les parlementaires sont informés.

M. Denis Grimberghs retraçait la décision en matière d'urbanisme pour voir ce que deviendrait l'ouvrage prévu, ainsi qu'éventuellement le second terminal TGV.

M. Bruno Clerbaux d'Aries Group a parlé d'un voile en bentonite de 25 mètres de profondeur, mais rien n'est dit

25 meter, maar er wordt niet gerept van de hoogte van de terminal in vergelijking met de overige bebouwing in de wijk.

Hoe kan dit project volgens de gemeente Evere worden uitgevoerd zonder dat het Moeraske verdwijnt ?

De heer Joseph Corten zegt dat de gemeente precies daarom deze delocalisatie aan de kaak stelt. De tweede HST-terminal zou zo dicht mogelijk bij het huidige station van Schaarbeek gebouwd moeten worden om te grote hoogteverschillen te vermijden.

De schepen van Evere wijst erop dat de gemeente Evere aangewezen is op de beslissingen van de stad Brussel, want de eventuele toekomstige HST-terminal en het kruispunt aan de NAVO liggen op het grondgebied van de stad Brussel. Als de burgemeester van de stad Brussel geen rekening wil houden met de hinder voor bewoners van andere gemeenten die zich vlakbij de op het kruispunt aan de NAVO geplande werken bevinden, ...

Mevrouw Geneviève Meunier wijst erop dat de commissieleden tijdens de hoorzitting met de burgemeester van de stad Brussel hebben kunnen vaststellen dat de heer de Donnea het beleid inzake ruimtelijke ordening van het Gewest bepaalt zonder rekening te houden met de gevolgen voor het Moeraske en met de hinder voor de inwoners van de naburige gemeenten.

De volksvertegenwoordigster deelt de heer Joseph Corten mee dat zij geen antwoord heeft gekregen op haar vraag om meer verduidelijkingen over het tracé in het GBP II, dat het Moeraske in twee zou snijden en de Kerkebeek zou droogleggen, om nog maar te zwijgen van de toename van het autoverkeer en de ingrijpende veranderingen op de vastgoedmarkt.

De heer Mahfoudh Romdhani herinnert eraan dat de beslissing, waarnaar de burgemeester van de stad Brussel verwees, eenparig was genomen door het College van de stad Brussel.

De heer Jean-Pierre Cornelissen stelt vast dat er veel argumenten te vinden zijn voor een nieuw emplacement voor de eventuele tweede HST-terminal en dat die ten minste dicht bij het NMBS station van Schaarbeek zou moeten liggen en beter op het openbaar vervoer zou moeten aansluiten.

De heer Denis Grimberghs komt tot de slotsom dat de gemeenten volledig machteloos staan, zeker wanneer het Gewest passief toekijkt hoe zijn stedenbouwkundig beleid geweld wordt aangedaan.

sur la hauteur de ce projet par rapport au reste de l'urbanisation du quartier.

Comment la commune d'Evere entrevoit-elle la compatibilité de ce projet avec le maintien du Moeraske?

M. Joseph Corten signale que c'est bien pour cette raison-là que la commune dénonce cette délocalisation. Pour qu'il n'y ait pas de dénivellation trop importante, il faudrait que cette potentielle seconde gare TGV se rapproche le plus possible de l'actuelle gare de Schaarbeek.

L'échevin d'Evere signale que la commune d'Evere est tributaire des décisions de la ville de Bruxelles, car le futur potentiel terminal TGV et le carrefour de l'OTAN se trouvent sur le territoire de la ville de Bruxelles. Si le bourgmestre de la ville de Bruxelles ne veut pas tenir compte des nuisances que subiront des habitants d'autres communes, qui se situent à deux mètres de l'ouvrage prévu au carrefour de OTAN, ...

Mme Geneviève Meunier signale que lors de l'audition du bourgmestre de la ville de Bruxelles, les commissaires ont pu constater que c'était M. de Donnea qui déterminait la politique de l'aménagement du territoire de la Région sans tenir nullement compte des nuisances à la fois sur le Moeraske et pour les habitants des communes avoisinantes.

La députée informe M. Joseph Corten que lorsqu'elle a demandé des éclaircissements sur le tracé prévu dans le PRAS II qui couperait le Moeraske en deux et assècherait le Kerkebeek, sans parler des nuisances à la fois en matière de pression automobile et de pression immobilière, elle n'a pas obtenu de réponse.

M. Mahfoudh Romdhani rappelle que la décision, à laquelle se référerait le bourgmestre de la ville de Bruxelles, avait été prise à l'unanimité du Collège de la ville de Bruxelles.

M. Jean-Pierre Cornelissen constate que beaucoup de choses plaident en faveur de la révision du site d'un éventuel second terminal TGV, en le rapprochant pour le moins de la gare SNCB de Schaarbeek et en l'axant plus sur les transports en commun.

M. Denis Grimberghs conclut que les communes sont totalement impuissantes, et ce, particulièrement, lorsque la Région assiste passivement à la réalisation d'un coup de force sur son territoire.

X.1. Uiteenzetting van de heer Francis Duriau, burgemeester van Schaarbeek en van de heer Bernard Clerfayt, schepen van stedenbouw van de gemeente Schaarbeek

De heer Francis Duriau wijst erop dat de gemeenteraad van Schaarbeek op 10 september 1997 een motie met betrekking tot het project voor een tweede HST-terminal op het emplacement van Schaarbeek-Vorming heeft aangenomen. De gemeenteraadsleden vroegen dat de bewering als zou de Noord-Zuidverbinding verzadigd zijn, gestaafd zou worden. Als dat niet mogelijk zou zijn, zouden ze de beslissing om een tweede HST-terminal op het emplacement van Schaarbeek-Vorming te bouwen, voorbarig vinden. Als die mogelijkheid overwogen zou worden, zou er vooraf overleg met alle rechtstreeks betrokken actoren - het Gewest, het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, het Brussels Instituut voor Milieubeheer, het Bestuur voor de Uitrustingen en het Vervoer, de Haven van Brussel, alle gemeenten die er de gevolgen van ondervinden ... - opgezet moeten worden om in alle openheid te onderzoeken waar die terminal het best gevestigd kan worden en daarbij rekening te houden met alle stedenbouwkundige, technische en milieuaspecten.

Sommigen zijn sedertdien op dat standpunt gebleven.

Schaerbeek is vandaag nog steeds geen vragende partij voor deze tweede HST-terminal. Zodra sommigen van oordeel zijn dat die terminal op termijn zal moeten worden gebouwd, eist de gemeente echter dat er overleg met de gemeentelijke autoriteiten wordt gepleegd, gelet op het belang voor de bevolking en het leefmilieu in de gemeente.

De schepen van stedenbouw bevestigt dat de gemeente bij het denkwerk betrokken wil worden (dat was nog niet het geval).

De gemeente Schaarbeek wenste de hypothesen van de NMBS te controleren en heeft hierover een studie laten uitvoeren. Dit tegenonderzoek, een verkennende studie over een HST-terminal aan het station van Schaarbeek d.d. 3 juni 1998, is uitgevoerd door een vereniging van ingenieursbureaus (Van Wunnick Partners BVBA en Espaces-Mobilités SPRL).

De gemeente Schaarbeek wenste met deze studie de hypothesen te verifiëren waarop de NMBS zich baseerde om het enige emplacement dat ze voorstelde te verantwoorden.

De NMBS stelde slechts één emplacement voor de terminal voor, namelijk een locatie op 400 m van het Moeraske middenin het grote emplacement van Schaarbeek-Vorming. De NMBS weigerde locaties in aanmerking te nemen die dicht bij de stad liggen, meer bepaald de locaties die dicht bij het huidige station van Schaarbeek liggen. Het is volkomen mogelijk om achter het NMBS-station de extra perrons te bouwen die nodig

X.1. Auditions de M. Francis Duriau, bourgmestre de Schaerbeek, et de M. Bernard Clerfayt, échevin de l'urbanisme à Schaerbeek

M. Francis Duriau signale que le conseil communal de Schaerbeek en sa séance du 10 septembre 1997 adoptait une motion relative au projet de second terminal TGV sur le site de Schaerbeek-Formation. Dans cette motion, les édiles communaux demandaient clairement qu'on étaye et démontre les affirmations relatives à la saturation de la jonction Nord-Midi. Ils estimaient en outre qu'en l'absence de tels éléments il était prématuré de décider d'établir un second terminal TGV sur le site de Schaerbeek-Formation. Enfin, dans le cas où telle option était envisagée, une concertation préalable avec tous les acteurs directs - Région, Administration de l'aménagement du territoire et du logement, Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement, Administration de l'équipement et des déplacements, Port de Bruxelles, toutes les communes subissant un impact... - devrait être organisée afin d'étudier l'implantation optimale dans la transparence en intégrant tous les aspects tant urbanistiques que techniques et environnementaux.

D'aucuns ont maintenu la même position depuis lors.

Quant à l'avis de la commune aujourd'hui, Schaerbeek n'est toujours pas demanderesse de ce second terminal TGV à Schaerbeek-Formation. Cependant, à partir du moment où certains estiment qu'il s'agit à terme d'une nécessité, la commune exige - étant donné l'importance pour sa population et l'environnement communal - qu'il y ait concertation avec les responsables communaux.

L'échevin de l'urbanisme confirme que la commune demande à être associée à la réflexion (jusqu'à présent, cela n'a pas été le cas).

La commune de Schaerbeek a souhaité vérifier les hypothèses de la SNCB et a commandé une étude en ce sens. Cette contre-étude a été réalisée par une association de bureaux d'ingénieurs (Van Wunnick Partners SPRL et Espaces-Mobilités SPRL) "Projet exploratoire d'un terminal TGV à la gare de Schaerbeek" - 3 juin 1998.

Dans cette étude, la commune de Schaerbeek a souhaité vérifier les hypothèses sur lesquelles la SNCB se basait pour justifier le seul emplacement qu'elle propose.

La SNCB a proposé un seul emplacement sur une ligne droite de 400 m au large du Moeraske, en plein milieu du grand site de Schaerbeek-Formation, en refusant de prendre en considération des sites mieux ancrés dans le territoire urbain, en particulier plus proches de l'actuelle gare de Schaerbeek. A l'arrière de la gare SNCB, il y a parfaitement moyen de construire les quais supplémentaires qu'exigerait cette gare TGV. L'association de bureaux

zijn voor een HST-station. De NMBS beweert dat de extra sporen die nodig zijn om de HST-perrons juist achter de Van Praetbrug te kunnen aanleggen, niet onder de Van Praetbrug kunnen worden gelegd.

Het tegenonderzoek toont aan dat het wel mogelijk is om onder de Van Praetbrug te passeren, er een extra spoor aan toe te voegen en vlak achter de brug de sporen te leggen voor de vier bijkomende perrons die nodig zouden zijn voor het HST-station.

De terminal zou tussen het huidige station en de Vilvoordelaan gebouwd worden. Volgens het project van de gemeente Schaarbeek zou de Vilvoordelaan over tientallen kilometers naar het kanaal omgeleid moeten worden. Het HST-station zou aan de kant van het kanaal aangelegd worden en het huidige NMBS-station van Schaarbeek zou zijn huidige functie behouden.

De heer Bernard Clerfayt benadrukt nog eens dat het NMBS-station en een deel van de twaalf perrons beschermd zijn. Het NMBS-project zou in strijd zijn met deze bescherming, aangezien de huidige bestemming van het station gewijzigd zou worden. Het station zou tot een plaatselijk GEN-station verbouwd worden dat slechts twee tot drie perrons zou tellen in plaats van de twaalf bestaande perrons.

X.2. Gedachtewisseling

Verskillende commissieleden vragen welke delen van het huidige station van Schaarbeek beschermd zijn.

De schepen van stedenbouw antwoordt dat de voorgevel van het station en de afdaken boven de verschillende perrons beschermd zijn.

De burgemeester deelt de commissieleden mee dat de gemeente Schaarbeek wenst dat dit station zijn functie behoudt.

De heer Bernard Clerfayt voegt eraan toe dat het enige probleem in het project van de gemeente is dat twee perrons op vier geen 400 m lang zijn. Deze lengte is de NMBS-norm voor de HST-perrons. Die twee perrons hebben een kromtestraal.

De heer Willem Draps wijst erop dat met name in Londen de sporen in Waterloostation een grote kromtestraal hebben. Er zijn echter geen veiligheidsproblemen.

De heer Bernard Clerfayt wijst er voorts op dat het project van de gemeente de volgende voordelen biedt:

d'ingénieurs a vérifié l'hypothèse de la SNCB selon laquelle il est impossible de mettre sous les trémies du pont Van Praet les faisceaux de voies supplémentaires pour permettre d'organiser juste après le pont Van Praet les quais TGV.

La contre-étude de la commune de Schaerbeek montre qu'il est parfaitement possible de passer sous le pont Van Praet en ajoutant une voie supplémentaire et d'organiser juste après le pont, les faisceaux de voies pour mettre les quatre quais supplémentaires, dont la gare TGV aurait besoin.

Le lieu d'implantation se situerait entre la gare actuelle et l'avenue de Vilvorde. Le projet Schaerbeekois impliquerait une déviation de l'avenue de Vilvorde sur quelques dizaines de m vers le canal. La gare TGV serait organisée vers le canal et l'actuelle gare SNCB de Schaerbeek préserverait ses fonctions.

Et de souligner que la gare SNCB ainsi qu'une partie des douze quais existants sont classés. Le projet SNCB irait à l'encontre de ce classement étant donné que la gare perdrait sa fonction actuelle. Dans le projet de la SNCB, la gare actuelle se transformerait en gare locale RER qui ne requiert que deux à trois quais au lieu des douze existants.

X.2. Echange de vues

Plusieurs commissaires demandent ce qui est classé dans l'actuelle gare de Schaerbeek.

L'échevin de l'urbanisme publics précise qu'il s'agit de la façade de la gare, ainsi que des auvents sur les différents quais.

Le bourgmestre signale aux commissaires que la commune de Schaerbeek souhaite que cette gare préserve sa fonction.

M. Bernard Clerfayt précise que la seule contrainte dans le projet de Schaerbeek, c'est que les 400 m de longueur de quai, qui sont la norme pour les quais TGV tels que la SNCB les entend ne sont pas respectés pour deux quais sur quatre - il y a un rayon de courbure sur ces deux quais-

M. Willem Draps informe qu'à Londres notamment, il y a un rayon de courbure important des voies en gare de Waterloo. Les problèmes de sécurité y sont cependant maîtrisés.

M. Bernard Clerfayt signale par ailleurs que le projet alternatif présente les avantages suivants :

- er dient geen nieuw station te worden gebouwd;
- in de omgeving bestaat er reeds binnenstedelijk openbaar vervoer;
- het bestaande station wordt gebruikt; er wordt minder oppervlakte in beslag genomen;
- een stedenbouwkundig voordeel: het station ligt vlakbij de stad.

Het project van de gemeente Schaarbeek voorziet niet in een station “in the middle of nowhere”. Voorts houdt het project van de NMBS geen rekening met alle economische, sociale en milieukosten.

De burgemeester herhaalt dat de gemeente Schaarbeek erop staat om aan de besprekingen deel te nemen.

De tunnel Schuman-Josaphat, die bijna helemaal gelegen is op het grondgebied van de gemeente Schaarbeek, wordt beschouwd als een essentiële schakel voor het spoorwagennet in en rond Brussel. De heer Willem Draps wenst terzake het advies van de gemeente Schaarbeek te kennen.

De burgemeester geeft toe dat het om een zeer ingewikkeld probleem gaat. In dit dossier is de gemeente geen vragende partij. Ze staat erop dat er rekening wordt gehouden met de belangen van haar inwoners. Er staat op het vlak van de stedenbouw en het leefmilieu heel wat op het spel voor de gemeente.

De heer Bernard Clerfayt preciseert dat de gemeente een beroep bij de Raad van State heeft ingesteld in verband met de afgifte van de milieu- en stedenbouwkundige vergunningen. De gemachtigde ambtenaar heeft verschillende elementen van zijn beslissing over het stedenbouwkundig attest, in het bijzonder over de geluidsnormen, onvoldoende verantwoord en gemotiveerd.

De schepen van stedenbouw herinnert eraan dat de Overlegcommissie de geluidsnormen van de effectenstudie had overgenomen die dezelfde zijn als die van het Gewestelijk Plan ter bestrijding van de geluidshinder.

De gemachtigde ambtenaar heeft minder strenge normen gehanteerd, ondanks de eenparige beslissing van de leden van de Overlegcommissie.

De tunnel Schuman-Jospahat legt een verbinding met de Noord-Zuidverbinding, passeert eventueel via de tweede HST-terminal en legt de verbinding met de lus van Haren. In het stedenbouwkundig attest is onder meer als voorwaarde gesteld dat de lus van Haren, waarvoor de NMBS zelfs nog geen aanvraag heeft ingediend, wordt aangelegd. Deze lus kan bijgevolg niet worden aangelegd voordat de termijn voor het stedenbouwkundig attest verstreken is.

- pas de construction de nouvelle gare ;
- des transports en commun intra-urbains déjà organisés aux alentours ;
- utilisation de la gare existante ; une utilisation moindre de superficie ;
- un avantage urbanistique : localisation de la gare toute proche du tissu urbain.

Le projet de la commune de Schaarbeek n'envisage donc pas une gare au milieu de nulle part. Et de souligner que le projet de la SNCB n'internalise pas l'entièreté des coûts économiques, sociaux et environnementaux.

Le bourgmestre réitère que pour la commune de Schaarbeek, ce qui compte, c'est de prendre part aux discussions.

Le tunnel Schuman-Josaphat, situé presque exclusivement sur la commune de Schaarbeek, étant considéré comme un maillon essentiel pour le réseau de chemins de fers dans et autour de Bruxelles, M. Willem Draps souhaiterait recueillir l'avis de la commune de Schaarbeek à ce sujet.

Le bourgmestre reconnaît qu'il s'agit d'une problématique extrêmement complexe ; dans ce dossier la commune n'est pas demanderesse non plus. La commune de Schaarbeek tient à faire valoir les intérêts de ses habitants. Les implications tant urbanistiques qu'environnementales pour la commune sont importantes.

M. Bernard Clerfayt précise que la commune a introduit un recours au Conseil d'Etat dans le cadre de la délivrance des permis d'environnement et d'urbanisme. Le fonctionnaire-délégué n'a pas suffisamment justifié et motivé plusieurs éléments de sa décision au niveau du certificat d'urbanisme, en particulier concernant les normes acoustiques.

L'échevin de l'urbanisme rappelle que la Commission de concertation avait repris les normes acoustiques de l'étude d'incidences qui correspondent à celles adoptées dans le Plan bruit régional.

Le fonctionnaire-délégué a adopté des normes moins sévères alors qu'il y avait eu unanimité des membres de la Commission de concertation.

Parmi les vingt points du certificat d'urbanisme, l'utilité du tunnel Schuman-Josaphat est de le relier à la jonction Nord-Midi en passant éventuellement par le second terminal TGV et en le reliant à la boucle de Haren. Une des conditions du certificat d'urbanisme, c'est de réaliser la boucle de Haren pour laquelle la SNCB n'a même pas encore introduit de demande. Il est dès lors impossible de réaliser cette boucle avant même que le délai pour le certificat d'urbanisme ne soit épuisé.

De burgemeester voegt eraan toe dat ook hier de gemeente niet gekant is tegen het NMBS-plan, maar dat ze niet kan aanvaarden dat ze buiten de onderhandelingen wordt gehouden.

Hij herinnert in dit verband aan punt 3 van de motie van de gemeenteraad van 23 februari 2000 :

“3. Herinnert eraan dat de keuze van de vestigingsplaats van die HST-terminal niet aan de NMBS mag worden overgelaten, maar na een effectenstudie toekomt aan de betrokken gewestelijke en gemeentelijke overheden, zoals voorgeschreven is door de ordonnantie van 29 augustus 1991.”

De heer Jean-Pierre Cornelissen is van oordeel dat een tweede HST-terminal in het Brussels Gewest wel op middellange of lange termijn interessant is, maar niet op korte termijn, wil men de HST-terminal in Brussel-Zuid niet in gevaar brengen.

De NMBS heeft het emplacement van Schaarbeek-Vorming gekozen om financiële redenen en om redenen die verband houden met vastgoed. Ze heeft geen rekening gehouden met het NMBS-station in Schaarbeek, dat nochtans een enorm voordeel biedt: een goede aansluiting op het Brussels openbaar vervoersnet.

Tot nu toe heeft de NMBS nog geen enkel plan voorgelegd waarin de HST terminal vlot bereikt kan worden.

De Brusselse parlementsleden die bezorgd zijn om de mobiliteit in hun Gewest, mogen niet dulden dat die tweede HST-terminal beter bereikbaar zou zijn met privé-voertuigen dan met het openbaar vervoer.

Bovendien zal het Moeraske verdwijnen als het project van de NMBS wordt uitgevoerd. Als de parlementsleden het project van de NMBS aanvaarden, is dat natuurgebied ten dode opgeschreven.

Het juiste evenwicht moet bijgevolg worden gevonden tussen de financiële en vastgoedbelangen van de NMBS, de noodzakelijke financiering van de HST en een degelijk stedenbouwkundig beleid voor het kleine grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat slechts 162 km² groot is en waar bijgevolg een zeer grote waakzaamheid geboden is.

Volgens de Brusselse parlementsleden zullen die gronden achteraf slechts ten nutte kunnen worden gemaakt als het bestaande NMBS station behouden blijft.

De heer Mahfoudh Romdhani wenst meer informatie over de bescherming van het NMBS-station van

Comme pour l'implantation du second terminal TGV, le bourgmestre de Schaerbeek rappelle que la commune n'est pas opposée au plan de la SNCB mais qu'elle ne peut accepter de ne pas être partie prenante dans les négociations.

A cet égard, le bourgmestre rappelle le point 3 de la motion du Conseil communal du 23 février 2000 :

“ 3. Rappelle que le choix du site d'implantation de ce terminal TGV ne peut pas être abandonné à la SNCB et doit faire l'objet de décisions volontaristes des autorités régionales et communales intéressées, à l'issue d'une étude d'incidences, comme le prévoit l'ordonnance du 29 août 1991 ”.

M. Jean-Pierre Cornelissen est d'avis qu'un second terminal TGV en Région bruxelloise est intéressant à terme. Pour ne pas mettre en péril le site de Bruxelles-Midi, ce sera à moyen ou long terme.

C'est pour des raisons immobilières et financières que la SNCB a choisi le site de Schaarbeek-Formation en faisant abstraction de la gare SNCB a Schaarbeek, qui présente pourtant un avantage énorme : une liaison au réseau des transports en commun bruxellois.

Jusqu'à présent, la SNCB n'a pas encore fourni un seul plan avec un accès cohérent au terminal TGV.

Les parlementaires bruxellois soucieux de la mobilité dans leur région ne peuvent privilégier l'accès en véhicule privé à ce second terminal TGV.

En outre, le projet de la SNCB est incompatible avec la préservation du Moeraske ; si les parlementaires acceptaient le projet de la SNCB, la réserve naturelle aurait vécu.

Il faut dès lors trouver le juste milieu entre les intérêts financiers et immobiliers de la SNCB et le financement nécessaire pour le TGV et un urbanisme bien conçu sur le territoire exigu de la Région de Bruxelles-Capitale qui ne comporte que 162 km² et qui exige dès lors une vigilance toute particulière.

Seule la conservation de la gare SNCB existante permettra aux yeux des parlementaires bruxellois une valorisation ultérieure de ces terrains.

M. Mahfoudh Romdhani souhaiterait avoir des précisions quant au classement de la gare SNCB de Schaarbeek car

Schaarbeek, want de schepen van stedenbouw heeft zowel van het station als van de sporen gesproken. In een andere assemblee is niet op deze wijze van de bescherming gesproken.

De heer Bernard Clerfayt preciseert dat de voorgevel van het station, de daken en de afdaken boven de perrons beschermd zijn.

De heer Willem Draps stelt vast dat die bescherming de herbestemming van het bestaande station niet zal vergemakkelijken, want de opvangcapaciteit zal ingrijpend gewijzigd moeten worden, tenzij de hal van de terminal zich aan de kant van de Havenlaan bevindt.

De heer Bernard Clerfayt wijst erop dat het nieuwe HST-station volgens het project van de gemeente Schaarbeek aan de Vilvoordelaan zou moeten worden gebouwd met een toegang langs het zuiden. Het binnenlandse treinverkeer zou via het huidige station blijven passeren.

Mevrouw Geneviève Meunier herinnert eraan dat de gemeenteraad van Schaarbeek in 1997 een duidelijk standpunt over het HST-project had ingenomen, daarbij de noodzaak van een tweede HST-terminal betwiste en vroeg dat er opnieuw een studie over de verzadiging van de Noord-Zuidverbinding zou worden uitgevoerd. Is dat standpunt ondertussen gewijzigd?

De volksvertegenwoordigster wijst er de burgemeester van Schaarbeek op dat zelfs de vertegenwoordigers van de NMBS hebben toegegeven dat de capaciteit van de eerste HST terminal in Brussel Zuid nog niet ten volle benut is. Technici beweren dat nog niet is aangetoond dat de Noord-Zuidverbinding verzadigd is.

Mevrouw Geneviève Meunier stelt vast dat er nog geen enkele reactie is gekomen op het tegenonderzoek dat de gemeente Schaarbeek heeft laten uitvoeren. Ze vreest dat het huidige station buiten dienst gesteld wordt, want de NMBS heeft een hele reeks stilstanden in dit station afgeschaft en zopas de auto+treindienst op die plaats afgeschaft onder het valse voorwendsel dat dit station moeilijk bereikbaar zou zijn voor de automobilisten. Is dat geen teken aan de wand dat het station Schaarbeek op termijn zal verdwijnen?

De heer Francis Duriau trekt zeker niet de motie van zijn gemeenteraad van 1997 in twijfel.

De NMBS heeft weliswaar beslist dat de infrastructuur voor de opvang van de HST's moet worden uitgebreid, maar het standpunt van de gemeente is duidelijk. Schaarbeek zou op verschillende vlakken hinder ondervinden en wenst daarom bij de latere onderzoeken te worden betrokken.

De heer Bernard Clerfayt herinnert eraan dat in de eerste motie stond :

l'échevin de l'urbanisme a parlé de la gare en tant que telle ainsi que des voies; dans une autre assemblée, le classement n'a pas été évoqué de telle façon.

M. Bernard Clerfayt précise qu'il s'agit de la façade de la gare, ainsi que des toitures et des auvents sur les quais.

M. Willem Draps constate que ce classement ne facilitera pas la réaffectation de la gare existante car il faudra profondément modifier la capacité d'accueil, à moins que le bâtiment d'accueil se situe du côté de l'avenue du port.

M. Bernard Clerfayt signale que la nouvelle gare TGV devrait se situer selon les projets de la commune de Schaarbeek avenue de Vilvorde avec un accès par le sud en maintenant le trafic intérieur au niveau de la gare actuelle.

Mme Geneviève Meunier souhaite obtenir une clarification de la position de la commune de Schaarbeek car, en 1997, le conseil communal avait clairement pris position sur le projet TGV en contestant la nécessité d'un deuxième terminal TGV et en demandant de réétudier la saturation de la jonction Nord-Midi. Cette position a-t-elle changé ?

La députée tient à informer le bourgmestre de la commune de Schaarbeek que même les représentants de la SNCB ont reconnu que le premier terminal TGV à Bruxelles-Midi n'est pas encore saturé et qu'en matière de saturation de la jonction Nord-Midi, des techniciens affirment que celle-ci n'est pas vérifiée.

Dans le cas où le second terminal TGV sur le site de Schaarbeek-Formation se réalisait, Mme Meunier constate qu'il n'y a encore eu aucune réaction au contre-projet élaboré pour la commune de Schaarbeek. Elle manifeste ses inquiétudes quant à la désaffectation de la gare actuelle car la SNCB a supprimé tout une série d'arrêts à cette gare et vient de supprimer le service auto-trains à cet endroit sous le fallacieux prétexte que cette gare serait d'un accès difficile pour les automobilistes. Ne serait-ce pas là les premiers signaux de disparition de la gare de Schaarbeek ?

M. Duriau ne met certainement pas en cause la motion qui a été adoptée par son conseil communal en 1997.

Cependant, si la SNCB a décidé qu'elle avait un besoin d'extension en matière d'accueil de TGV, la position de la commune est claire. Schaarbeek subirait des nuisances de plusieurs ordres : elle souhaite dès lors être partie prenante aux études ultérieures.

M. Bernard Clerfayt rappelle la première motion qui précise que :

“dat de gemeenteraad van Schaarbeek eist dat de bewering als zou de Noord-Zuidverbinding door het succes van de HST verzaaid zijn, gestaafd wordt en dat ze het, bij het ontbreken van dergelijke elementen, voorbarig vindt om te beslissen dat er een tweede HST terminal op het emplacement van Schaarbeek-Vorming moet worden gebouwd; ...”

Dat is nog steeds het standpunt van de gemeenteraad. In februari 2000 heeft zich echter een nieuw gegeven aangediend: de beslissing van de federale regering met betrekking tot de geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer. De federale regering heeft het er uitdrukkelijk over de ontwikkeling van een tweede HST-terminal op het emplacement van Schaarbeek-Vorming om op termijn de kortereafstandsvluchten in Europa te vervangen door HST-ritten.

De heer Clerfayt vindt punt 1 van de motie van de gemeenteraad van Schaarbeek van 23 februari 2000 in dit verband zeer duidelijk (vertaling):

“De gemeenteraad van Schaarbeek,

1. neemt akte van de beslissing van de federale regering om het project voor de bouw van een HST-terminal op het emplacement van het station Schaarbeek-Vorming te integreren in het toekomstige tienjareninvesteringsplan van de NMBS (2001-2010), zelfs al heeft de NMBS niet bewezen dat de capaciteit van de HST-terminal Brussel-Zuid ten volle benut is;”

Het standpunt van de gemeente Schaarbeek is dus geen jota veranderd wat een betere locatie betreft voor deze tweede HST-terminal in het stedelijk weefsel en inzake de vermindering van de kostprijs voor het milieu en het patrimonium die eraan gekoppeld is. De gemeente moet tot het besef komen ; zij moet geen beslissing nemen. Ook de financiële en begrotingskosten voor het Gewest moeten worden teruggeschroefd.

De heer Denis Grimberghs herinnert eraan dat er geen effectenstudie is uitgevoerd over de vestiging van een station aan Schaarbeek-Vorming dat als tweede HST-terminal zou worden gebruikt.

Als dat het geval zou zijn, is de Brusselse ordonnantie zeer duidelijk : een effectenstudie omvat tegelijk een onderzoek van een basisproject, een onderzoek van alternatieven voor die basisoplossing met inbegrip van de nulvariant.

De volksvertegenwoordiger blijft zich afvragen of een tweede HST-terminal echt nodig is en of die op die plaats moet worden gebouwd. Tot nu toe zijn alle alternatieven,

“ le Conseil communal de Schaerbeek

- exige que les affirmations relatives à la saturation de la jonction Nord-Midi due au succès du TGV soient étayées et démontrées ;
- estime qu’en l’absence de tels éléments, il est prématuré de décider d’établir un second terminal TGV sur le site de Schaerbeek-Formation ; ... ”

demeure d’application.

En février 2000, un élément neuf est intervenu, c’est la décision du gouvernement fédéral relative au bruit des avions. Dans cette décision, le gouvernement fédéral évoque explicitement le développement d’un second terminal TGV sur le site de Schaerbeek-Formation en vue de substituer à terme les vols à courte distance au sein de l’Europe par des trains à grande vitesse.

M. Clerfayt pense que le point 1 de la motion du Conseil communal de Schaerbeek du 23 février 2000 est très clair à cet égard :

"Le Conseil communal de Schaerbeek,

1. prend acte de la décision du gouvernement fédéral d’intégrer dans le futur plan décennal d’investissement de la SNCB (2001-2010) le projet de développer un terminal TGV sur le site de Schaerbeek-Formation, alors même que la saturation du terminal sud n’est pas complètement démontrée par la SNCB ;”

La commune de Schaerbeek n’a pas changé d’avis d’un iota au niveau d’une meilleure intégration de ce second terminal TGV dans le tissu urbain et au niveau de la diminution des coûts environnementaux et patrimoniaux que cette implantation poserait. La commune doit cependant se rendre à l’évidence; ce n’est pas à elle à prendre cette décision. Il faut également diminuer les coûts financiers et budgétaires pour la Région.

M. Denis Grimberghs rappelle qu’il n’y a pas eu d’étude d’incidences réalisée pour l’implantation d’une gare à Schaerbeek-Formation, qui ferait office de second terminal TGV.

Si tel devait être le cas, – l’ordonnance bruxelloise est limpide à cet égard – une étude d’incidences comprend à la fois l’étude d’un projet de base, ainsi que l’étude d’alternatives à cette solution de base, y compris l’option zéro.

Le député continue à s’interroger quant à l’inéluçabilité de ce second terminal et à sa localisation à cet endroit-là. Jusqu’à présent, on a écarté toutes les alternatives. Si

waarvan sommige om technische redenen, verworpen. Zou het niet beter zijn andere alternatieven te bestuderen, met name uit een stedenbouwkundig oogpunt?

De heer Denis Grimberghs wijst erop dat men niet uit het oog mag verliezen dat één van de nagestreefde doelstellingen het ontwikkelen van een nieuwe Europese pool is.

De volksvertegenwoordiger wenst dat de gevolgen van dat omvangrijke infrastructuurproject voor de stedenbouw en het milieu in de gemeente Schaarbeek besproken worden. De tweede HST-terminal zou hinder veroorzaken in Schaarbeek, de gemeente die er vlak naast ligt. Deze gemeente zal ook rechtstreeks hinder van de tunnel ondervinden.

De heer Bernard Clerfayt preciseert dat de doelstellingen inzake stadsontwikkeling van dit gebied duidelijk omschreven zijn in het GewOP. Dit gebied wordt in het eerste en het tweede ontwerp van GBP als een "gebied met uitgestelde aanleg" beschouwd. De gemeente heeft met deze bestemming ingestemd en kan dit gebied bijgevolg voor het ogenblik niet ontwikkelen. Wanneer de plannen voor de urbanisering van dat gebied worden opgesteld, zal meer dan 50% voor woningen moeten worden bestemd. Er zal tevens in andere functies moeten worden voorzien : o.a. uitrustingen, als er op die plaats een GEN-halte komt.

De heer Albert Mahieu steunt de burgemeester van Schaarbeek in zijn eis dat de gemeente bij de studies over de vestiging van een tweede HST-terminal wordt betrokken. Hij wenst dat deze omvangrijke investering verantwoord wordt.

De voorzitter wijst erop dat de commissie met die bedoeling hoorzittingen houdt en dat deze vraag niet aan de vertegenwoordigers van de gemeente Schaarbeek mag worden gesteld. Hij wenst dat de studie over de gevolgen van die projecten in zijn strikt lokale context wordt bekeken.

De heer Bernard Clerfayt preciseert dat de gemeente Schaarbeek niet aan het Nimby-syndroom lijdt. Ze wenst niettemin een efficiënt openbaar vervoer - zowel de trein als het binnenstedelijk openbaar vervoer - dat in de Brusselse stedenbouw geïntegreerd is.

De heer Alain Adriaens is enigszins verbaasd over de fatalistische houding van de gemeente Schaarbeek. "Als de NMBS beslist heeft om die projecten uit te voeren, moet de gemeente erbij betrokken worden", vindt het gemeentebestuur.

De NMBS is weliswaar een autonoom overheidsbedrijf, maar de federale Staat bezit 98,5% van haar aandelen. Volgens de heer Alain Adriaens is er nog geen enkele offi-

certaines ont été écartées pour des raisons techniques, on peut s'interroger s'il ne conviendrait pas d'en étudier d'autres, notamment d'un point de vue urbanistique.

M. Denis Grimberghs rappelle qu'il ne faut pas perdre de vue qu'un des objectifs poursuivis est d'y développer un nouveau pôle européen.

Le député souhaiterait qu'on discute des répercussions de ces projets de grandes infrastructures tant du point de vue urbanistique qu'environnemental sur la commune de Schaarbeek. Le second terminal TGV engendrerait des nuisances à Schaarbeek en tant que commune directement avoisinante et pour le tunnel en tant que commune directement concernée.

M. Bernard Clerfayt précise que le PRD indiquait clairement les objectifs d'urbanisation de cette zone, que le premier et le second projets de PRAS qualifient "de zone à aménagement différé". La commune a souscrit à cette qualification et ne peut dès lors pas développer cette zone actuellement. Lorsqu'on en concevra l'urbanisation, plus de 50% devra être consacré à l'habitat et il faudra prévoir d'autres fonctions, entre autres, des équipements au cas où une halte RER se concrétise à cet endroit.

M. Albert Mahieu estime que le bourgmestre de Schaarbeek a raison d'exiger une participation aux études sur l'implantation du second terminal TGV. Il souhaite qu'on justifie l'importance de cet investissement qui vise à investir à long terme plusieurs dizaines de milliards à Schaarbeek-Formation.

Le président signale que la commission organise les auditions dans cet objectif et qu'il ne convient pas de poser cette question aux représentants de la commune de Schaarbeek. Il souhaite qu'on préserve le caractère strictement local de l'étude des impacts de ces projets d'infrastructure.

M. Bernard Clerfayt précise que la commune de Schaarbeek n'est pas atteinte par le syndrome Nimby. Elle souhaite néanmoins que les transports en commun tant au niveau des chemins de fer que des transports en commun intra-urbains soient efficaces et intégrés au niveau urbanistique bruxellois.

M. Alain Adriaens est quelque peu étonné de l'attitude fataliste de la commune de Schaarbeek ; "si la SNCB a décidé ces projets, il faut bien que la commune y soit associée," estiment ses responsables.

Bien que la SNCB soit une entreprise publique autonome, il convient de se rappeler que 98,5% de son actionnariat appartient à l'Etat fédéral. Selon lui, aucune décision

ciële beslissing genomen. De voorstellen van de Task Force van de NMBS zijn het werk van een interne lobby van het autonome overheidsbedrijf.

De volksvertegenwoordiger wenst het advies van de gemeente Schaerbeek te kennen over het plan van de NMBS om de dienst van de autoslaaptreinen, die zich voor het ogenblik in Schaerbeek bevindt, te verhuizen. Volgens de minister zou dit een voorlopige beslissing zijn die ingegeven wordt door de verkeersopstoppingen in Schaerbeek en door de werken op de lijn naar Leuven.

Deze tijdelijke verhuizing naar Denderleeuw of Bressou zou binnen afzienbare tijd moeten plaatshebben.

GEN-stations in Schaerbeek zouden het openbaar vervoer ten goede komen. Er bestaan plannen voor Jamblinne de Meux, de Berenkooi of Josaphat. Als dat het geval is, zou de gemeente krachtadig moeten optreden om te voorkomen dat de stabiliteit en de structuur van het gebied en de wijken aangetast worden. Zijn die GEN-stations welkom in Schaerbeek?

De heer Francis Duriau heeft in de pers gelezen dat de dienst van de autoslaaptreinen zou verhuizen. De NMBS heeft zelfs niet de moeite genomen om de gemeente daar rechtstreeks van te verwittigen. Volgens de burgemeester zijn er geen verkeersopstoppingen in de stationsomgeving. Hij begrijpt bijgevolg de reden voor deze verhuizing niet.

De gemeente Schaerbeek is niet fatalistisch, maar als de bevoegde overheden - de NMBS en de voogdijminister - zich voor een tweede terminal uitspreken, wil ze betrokken worden bij de besluitvorming en bij de verschillende studies.

Het spreekt vanzelf dat de gemeente Schaerbeek GEN-stations op haar grondgebied wil, aangezien tijdens de spitsuren het verkeer in de gemeente wordt lamgelegd door pendelaars. De voor stedenbouw bevoegde schepen zal deze projecten bestuderen.

De heer Michel Moock stelt weer eens vast dat de NMBS met geen enkele gemeente overleg pleegt. Dat was ook het geval voor het Weststation, voor het vellen van bomen langs de spoorwegbermen, ...

Hij is het niet eens met zijn collega, de heer Adriaens. Hij vindt de houding van de gemeente Schaerbeek niet fatalistisch, maar realistisch. Het is normaal dat de gemeente bij de besluitvorming betrokken wil worden, aangezien ze grote gevolgen zal ondervinden van de grote infrastructuurwerken die op stapel staan.

De heer Moock benadrukt dat het GEN aan de NMBS moet worden opgelegd. Volgens hem is het GEN de compensatie voor het Gewest voor de grote infrastructuurwerken die de NMBS in en rond Brussel wil uitvoeren.

n'a été formellement prise et le document de la Task Force de la SNCB relève d'un lobby interne à l'entreprise publique autonome.

Le député souhaiterait recueillir l'avis de la commune de Schaerbeek quant au projet de la SNCB de déménager le service des trains autocouchettes jusqu'à présent localisé à Schaerbeek. Selon le ministre, il s'agirait d'une décision provisoire que justifient les embouteillages à Schaerbeek ainsi que les travaux sur la ligne vers Louvain.

Ce déménagement temporaire vers Denderleeuw ou Bressou devrait avoir un terme plus ou moins proche.

Du point de vue des transports en commun, la création de gares RER à Schaerbeek serait une bonne chose pour l'irrigation en transports publics de la commune. Des projets existent soit à Jamblinne-de Meux, à la Cage aux ours ou à Josaphat. Si tel est le cas, la commune devrait prendre des mesures volontaristes pour empêcher la déstabilisation de la zone et la déstructuration des quartiers. Ces gares RER sont-elles les bienvenues à Schaerbeek ?

M. Francis Duriau a lu dans la presse que le service des trains autocouchettes allait être délocalisé : la SNCB n'a pas pris la peine d'en avertir directement la commune. Le bourgmestre ne voit pas d'encombrement autour de la gare. Il ne comprend dès lors pas le motif de ce déménagement.

La commune de Schaerbeek n'est pas fataliste mais si les autorités compétentes - la SNCB et le ministre de tutelle - se décident en faveur d'un second terminal, elle demande à être associée à la prise de décisions et aux différentes études.

Il va de soi que la commune de Schaerbeek souhaite avoir des gares RER, étant donné qu'une série de navetteurs viennent paralyser la commune aux heures de pointe. L'échevin de l'urbanisme ne manquera pas d'étudier les projets évoqués.

M. Michel Moock constate une fois de plus que la SNCB ne se concerta avec aucune commune; il en va de même pour la gare de l'Ouest, pour l'abattage des arbres le long des talus, ...

M. Moock ne partage pas l'opinion de son collègue M. Adriaens. Pour lui, l'attitude de la commune de Schaerbeek ne relève pas du fatalisme mais du réalisme. Il est logique que la commune demande d'être associée aux décisions, étant donné qu'elle subira de multiples impacts dus aux grands projets d'infrastructure envisagés.

Quant au RER, M. Moock tient à souligner qu'il faut l'imposer à la SNCB. Pour lui, cela relève de la logique de la compensation régionale au niveau des grands projets d'infrastructure que la SNCB envisage dans et autour de Bruxelles.

De heer Bernard Clerfayt wenst de antwoorden van zijn burgemeester beknopt aan te vullen. De heer Grimberghs heeft er heel terecht aan herinnerd dat de effectenstudie niet ging over de vestiging van een tweede HST-terminal, maar alleen over het tracé van de hogesnelheidslijnen, ook al overweegt de NMBS dat project al een hele tijd uit een technisch oogpunt.

De gemeente Schaarbeek is betrokken partij bij heel wat NMBS-projecten : de tweede HST terminal noord, de tunnel Schuman-Josaphat en het op vier sporen brengen van lijn 161 (die onder het station aan de Leuvensesteenweg naar de Berenkooi en vervolgens naar de vierhoek loopt). Ze moet dus aan de besprekingen kunnen deelnemen.

In verband met de concrete beslissing over het project herinnert de heer Bernard Clerfayt eraan dat het probleem van de hogesnelheidslijnen en van de vestiging van een tweede HST-terminal aan het ministerie van Verkeerswezen en Infrastructuur is voorgelegd.

De gemeente Schaarbeek heeft er in het beroep dat ze bij de Raad van State heeft ingesteld op gewezen dat dat ministerie geen rechtspersoonlijkheid heeft.

De Schaarbeekse schepen bevoegd voor stedenbouw wijst erop dat de GEN-stations uitgebreid aan bod komen in het gemeentelijk ontwikkelingsplan van de gemeente Schaarbeek. Alle potentiële locaties worden erin bestudeerd. Zoals de burgemeester erop gewezen heeft, wenst de gemeente Schaarbeek te anticiperen en rekening te houden met de voordelen en nadelen van die locaties door de nodige maatregelen te nemen op het vlak van de stedenbouw en het BBP.

In het kader van het GemOP heeft de gemeente Schaarbeek een negatief advies uitgebracht over de vestiging van een GEN-station in Jamblinne de Meux, rekening houdende met de ontwikkeling van de nabijgelegen Europese pool, want de NMBS was van plan om tegelijk het bestaande Meiserstation te sluiten. Het Meiserstation is een knooppunt van het openbaar vervoer. De gemeente Schaarbeek wenst dat station te behouden.

Er zou een GEN-station aan de Berenkooi overwogen kunnen worden. Daartoe zouden er werken op lijn 161 uitgevoerd moeten worden, die gevolgen voor de wijk zouden hebben. Het voor en het tegen van dit GEN-station moeten bijgevolg goed tegen elkaar afgewogen worden, rekening houdende met de gronden waarover de gemeente Schaarbeek op die plaats beschikt. Op termijn zou een GEN-station positieve gevolgen hebben voor de wijk aan de Berenkooi. De heer Bernard Clerfayt wijst erop dat het goederenverkeer dan op die plaats omgeleid zou moeten worden.

De Schaarbeekse schepen bevoegd voor stedenbouw deelt de mening van de heer Moock. Iedereen is het er over eens dat er geen overleg met de NMBS is, of het nu om het

M. Bernard Clerfayt souhaite compléter brièvement les réponses fournies par son bourgmestre. M. Grimberghs a rappelé de manière judicieuse que l'étude d'incidences n'avait pas étudié l'implantation d'un second terminal TGV mais bien uniquement le tracé des lignes à grande vitesse, et ce même si techniquement la SNCB a ce projet en tête depuis belle lurette.

La commune de Schaerbeek est concernée par plusieurs projets de la SNCB : le second terminal TGV Nord, le tunnel Schuman-Josaphat ainsi que la mise à quatre voies de la ligne 161 (qui passe sous la gare Chaussée de Louvain vers la Cage aux ours pour ensuite rejoindre le quadrilatère) est essentiel pour améliorer les liaisons avec la Wallonie. Elle doit pouvoir participer aux discussions.

Quant à la décision concrète sur le projet, M. Bernard Clerfayt rappelle que le Ministère des communications et de l'infrastructure est saisi du problème des lignes TGV et, de l'implantation d'un second terminal TGV.

La commune de Schaerbeek n'a pas manqué de signaler dans son recours auprès du Conseil d'Etat, que ce ministère n'a pas de personnalité juridique.

Quant aux gares RER, l'échevin de l'urbanisme schaarbeekois signale que le Plan communal de développement de la commune de Schaerbeek comprend une réflexion très étendue sur le sujet. L'ensemble des sites potentiels ont été étudiés. Comme l'a signalé le bourgmestre, la commune de Schaerbeek souhaite prendre les devants et maîtriser à la fois les avantages et les inconvénients qui en découlent en prenant les mesures nécessaires en matière d'urbanisme et dans le PPAS.

Dans le cadre du PCD, la commune de Schaerbeek a remis un avis négatif sur l'implantation d'une gare RER à Jamblinne de Meux qui prévoyait le développement du pôle européen situé à proximité, car la SNCB prévoyait de fermer simultanément la gare Meiser existante. La gare Meiser est un noeud de transports en commun. La commune de Schaerbeek souhaite la préserver.

On pourrait envisager de développer une gare RER à la Cage aux Ours ; cela imposerait cependant de faire des travaux à la ligne 161, qui auraient des impacts dans le quartier. Il faut dès lors bien peser le pour et le contre de cette implantation, tout en tenant compte des réserves foncières que la commune de Schaerbeek possède à cet endroit. A terme, une gare RER aurait un impact positif sur le quartier de la Cage aux Ours après avoir engendré en premier lieu des inconvénients. Il signale en outre que cela imposerait également de dévier le trafic de marchandises qui passe à cet endroit-là.

L'échevin de l'urbanisme de Schaerbeek partage l'avis de M. Moock : tout le monde est unanime pour constater l'absence de concertation de la SNCB, que cela soit au sujet

HST-station, andere vestigingen of om omvangrijke infrastructuurwerken gaat.

Er staat voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zoveel op het spel dat het zich als een noodzakelijke gesprekspartner zou moeten opstellen. Wegens de bovengemeentelijke belangen moeten de onderhandelingen gevoerd worden op het niveau van het Gewest, dat met de gemeenten overleg moet plegen over mobiliteit en stedenbouw. Het is minstens even belangrijk om de belangen van het Gewest te verdedigen als die van de NMBS, een autonoom overheidsbedrijf.

XI.1. Uiteenzetting van staatssecretaris Robert Delathouwer

De staatssecretaris herinnert eraan dat hij zich in zijn uiteenzetting zal toespitsen op de beslissing van de regering van 18 februari 2000. De regering heeft zich uitgesproken over het rapport van de Task Force van de NMBS in zijn geheel. Haar beslissing heeft niet uitsluitend betrekking op de HST en op de tweede HST-terminal, maar ook op de aanleg van het GEN en de noodzakelijke begeleidende maatregelen.

Volgens de heer Robert Delathouwer is het gevaarlijk om megaprojecten uit te werken zonder becijferingen en zonder een grondige analyse van de verkeersbehoeften. Dat kan rampzalige gevolgen hebben voor kleinere, maar noodzakelijke projecten.

De staatssecretaris zal eerst de beslissingen van de regering in tien punten toelichten en daarna de vragen van de commissieleden die zijn medewerkers tijdens de verschillende hoorzittingen genoteerd hebben beantwoorden.

In haar advies heeft de gewestregering de nadruk gelegd op de punten die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest naar voren wil brengen.

1. De prioritaire investeringen in Brussel vervat in het vorige tienjarenplan van de NMBS mogen niet uitgesteld worden. Het rapport van de Task Force "Mobiliteit in en rond Brussel" is zo ambitieus dat de financiering ervan moeilijke scheidsrechtelijke beslissingen zal vereisen en dat bepaalde initiatieven uitgesteld zullen moeten worden. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest staat erop dat voorrang wordt gegeven aan de projecten die in het vorige tienjarenplan waren opgenomen, maar die nog niet uitgevoerd konden worden en waarvan alle betrokken partijen het belang erkennen.

Er zij aan herinnerd dat de tienjarenplannen van de NMBS elkaar overlappen. Het vorige tienjarenplan had

de la gare TGV ou sur toute implantation ou travaux d'infrastructure d'importance.

L'enjeu régional est tel que la Région de Bruxelles-Capitale devrait s'annoncer comme interlocuteur indispensable. Les enjeux supra-communaux imposent de mener les négociations au niveau régional, à charge pour cette dernière de se concerter avec les communes en matière de mobilité et d'urbanisme. La défense des intérêts régionaux est au moins aussi importante que la défense des intérêts de la société publique autonome qu'est la SNCB.

XI.1. Audition du secrétaire d'Etat Robert Delathouwer

Le secrétaire d'Etat tient à rappeler que son audition portera sur la décision du gouvernement du 18 février 2000. Le gouvernement s'est prononcé sur le document de la Task Force de la SNCB en l'envisageant de manière globale; sa décision ne porte pas uniquement sur le TGV et le second terminal TGV, mais également sur la réalisation du RER et sur les mesures d'accompagnement nécessaires.

M. Robert Delathouwer soulève le danger d'élaborer des mégaprojets sans les chiffrer et sans réelle analyse des besoins en matière de trafic. Il peut en résulter des conséquences néfastes pour des projets de moindre envergure qui sont réellement essentiels.

Le secrétaire d'Etat commentera la décision du gouvernement en dix points forts dans un premier temps et, dans un second temps, il tentera de répondre aux interrogations des commissaires que ses collaborateurs ont pu recueillir durant les différentes auditions.

Dans son avis, le gouvernement régional a souligné les points que souhaite mettre en avant la Région de Bruxelles-Capitale.

1. Il s'agit de ne pas retarder les investissements prioritaires pour Bruxelles déjà retenus dans le plan décennal précédent de la SNCB. Le document de la TASK force " Mobilité dans et autour de Bruxelles " est à ce point ambitieux que son portage financier va nécessiter des arbitrages douloureux et des postponements dans la réalisation de certaines initiatives. La Région de Bruxelles-Capitale tient à ce que la priorité soit donnée à des projets qui étaient retenus dans l'ancienne programmation décennale, qui n'ont pas encore pu être réalisés pour lesquelles toutes les parties reconnaissent l'intérêt.

Pour rappel, le plan décennal de la SNCB est un plan glissant. Le plan précédent couvrait la période 1996-

betrekking op de periode 1996-2005. Het wordt halverwege voortgezet door het tienjarenplan 2001-2010, dat in uitwerking is. De in Brussel geplande investeringen mogen dus niet systematisch verschoven worden naar de laatste vijf jaar zonder ooit uitgevoerd te worden! De staatssecretaris zinspeelt op het op vier sporen brengen van het stuk Watermaal-Schuman waarvan de studies in 1997/98 gepland waren en waarvan de werken van 2002 tot 2005 zouden worden uitgevoerd voor een bedrag van 1,321 miljard frank. Deze investering dient om de bediening van de Europese wijk vanuit het zuiden te verbeteren en met name het Schumanstation en de Leopoldswijk via lijn 161 en 26 met de luchthaven te verbinden.

2. Er mogen echter niet overdreven veel prioritaire werken op stapel gezet worden. Het basis-GEN zou immers verward worden met andere budgetopslorpemde projecten, wat de verwezenlijking ervan zou afremmen, aangezien de middelen globaal genomen beperkt zijn.

Volgens de NMBS zou de infrastructuur (trein + bus) en het rollend materieel (trein + bus) van het basis-GEN respectievelijk 58,9 en 35 miljard kosten, d.i. een totaal van 93,9 miljard, waarbij nog eens 9,3 miljard komt voor de verbinding onder de luchthaven (verbinding van 36 C met lijn 25 en 27, de “diabolo” waarvan de NMBS gesproken heeft).

De vraag rijst of er genoeg middelen zijn om de andere projecten van de NMBS te financieren :

- de tweede HST-terminal “Brussel-Europa” : 35,5 miljard, waarvan 12 miljard voor de terminal zelf en 7 miljard voor een parkeerruimte met 10.000 plaatsen!
- 18,2 miljard voor de people mover.

De totale kostprijs van deze laatste twee projecten wordt op 53,7 miljard geraamd, d.i. bijna evenveel als de totale kostprijs van het GEN die het GEN-studiebureau in januari 1998 berekend heeft (SOFRETU komt uit op een totaal van 60,8 miljard, zowel voor de infrastructuur als voor het rollend materieel van het GEN). De NMBS heeft dus in vergelijking met het SOFRETU-rapport de kostprijs van haar projecten verdubbeld ... Als er geen prioriteitenlijst is, kunnen de aanleg van het station “Brussel-Europa” en de people mover het hele budget opsouperen en bijgevolg de aanleg van het basis-GEN in het gedrang brengen!

De staatssecretaris benadrukt eveneens dat het NMBS-verslag “Mobiliteit in en rond Brussel” geen enkele financiële raming en evenmin een prioriteitenlijst bevat.

3. Raming van de vraag – verkeersprognoses.

2005. A mi parcours, le plan 2001-2010, en cours d'élaboration, prendra le relais : il importe donc que les investissements prévus pour Bruxelles ne se retrouvent pas systématiquement repoussés dans la dernière tranche quinquennale sans jamais être exécutés ! Le secrétaire d'Etat fait allusion à la mise à quatre voies de la section Watermael-Schuman dont les études ont été programmées en 1997/98 et la réalisation de 2002 à 2005, pour un montant de 1,321 milliard. Cet investissement permettra une meilleure desserte du quartier européen à partir du sud, et notamment, de relier les gares Schuman et Quartier Léopold à l'aéroport via les lignes 161 et 26.

2. Il ne faut pas être exagérément ambitieux quant à la masse de travaux prioritaires, ce qui aurait pour effet de noyer le RER de base dans d'autres projets budgétaires et d'en freiner la réalisation, les moyens étant globalement limités.

Selon la SNCB, le RER de base aurait besoin de 58,9 milliards pour l'infrastructure (train + bus) et de 35 milliards pour le matériel roulant (train + bus), c'est à dire un total de 93,9 milliards auxquels il convient encore d'ajouter 9,3 milliards pour la liaison sous l'aéroport (liaison 36 C vers les lignes 25 et 27, le diabolo, dont la SNCB a parlé).

On peut s'interroger sur la disponibilité des moyens pour financer les autres projets de la SNCB :

- le second terminal TGV “ Bruxelles-Europe ” : 35,5 milliards dont 12 milliards pour le terminal proprement dit et 7 milliards pour un parking de 10.000 places !
- 18,2 milliards pour le “ people mover ”.

Ces deux derniers projets sont évalués à 53,7 milliards au total, c'est à dire presque autant que le coût total du RER décrit par le syndicat d'étude RER en janvier 1998 (les chiffres de SOFRETU mentionnaient un total de 60,8 milliards à la fois pour l'infrastructure et le matériel roulant RER). La SNCB a donc, en comparaison avec le rapport SOFRETU, doublé ses projets... S'il n'y a pas de liste de priorités, la réalisation de la gare “ Bruxelles-Europe ” et le “ people mover ” risquent fort de manger tout le budget et donc d'hypothéquer la réalisation du RER de base !

Le secrétaire d'Etat tient également à souligner que le rapport de la SNCB “ Mobilité dans et autour de Bruxelles ” ne contient aucune estimation financière, ni liste de priorités.

3. Estimation de la demande- prévision d'augmentation du trafic.

Om de belastingplichtige ervan te overtuigen dat investeringen van een dergelijke omvang noodzakelijk zijn, moet de redenering doorgetrokken worden op basis van de verwachte en/of wenselijke evolutie van de totale vraag aan treinverkeer om het verkeer in de hoofdstad vlotter te doen verlopen.

Er is nood aan :

- a. een prognose over de stijging van het aantal reizigers (HST, IC/IR, GEN, ...);
- b. een spoorwegaanbod om aan de vraag van die reizigers tegemoet te komen;
- c. een duidelijk overzicht van de pijnpunten van het net om extra materieel in te zetten;
- d. infrastructurele oplossingen voor die problemen.

Deze toetsingscriteria ontbreken in het rapport van de Task Force van de NMBS.

4. Interne bediening van het Gewest

Het GEN is niet alleen een doeltreffend vervoermiddel ten behoeve van de pendelaars. Het moet ook voor de Brusselaars efficiënt zijn. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft het geluk dat het vier lijnen heeft die door het centrum van het Gewest lopen (van links naar rechts: lijn 28, de Noord-Zuidverbinding, lijn 161 en lijn 26) en dat er achtentwintig stations zijn die gebruikt kunnen worden. Op grond van onze gewestelijke planning (GewOP, GBP) kunnen daar nog een twaalfstal andere stations aan toegevoegd worden (bijvoorbeeld de halte Diesdelle op lijn 26 in Ukkel). Het net bestaat er eigenlijk dus al. Met enkele bijkomende investeringen om de zowat zestig metrostations aan te vullen met een veertigtal GEN-stations verkrijgt men, “met weinig kosten”, een heel fijnmazig net.

Deze stations kunnen meer reizigers aantrekken dan een aantal plattelandsstations die worden behouden. Om met zijn federale en gewestelijke collega's objectieve gesprekken te kunnen voeren, heeft de staatssecretaris verzocht om voor alle mogelijke GEN-stations, zowel van de rand als van Brussel, het potentiële reizigersaantal te bepalen, op grond van de volgende criteria: inwoners, werkgelegenheid, scholen, aansluiting met andere gemechaniseerde vervoermodi.

Men staat wel voor moeilijke keuzes, ook al omdat men niet kan blijven haltes toevoegen zonder de reissnelheid te doen dalen. Hierdoor zou dit vervoermiddel voor de reiziger immers minder aantrekkelijk worden dan de eigen auto.

Het is dus van het hoogste belang dat men beschikt over goed rollend materieel dat door zijn eigenschappen

Pour convaincre le contribuable de la nécessité de recourir à des investissements d'une telle ampleur, il faut boucler le raisonnement complet en partant de l'évolution attendue et/ou souhaitée de la demande globale en chemins de fer pour décongestionner la capitale. Il faut à la fois réaliser :

- a. une prévision d'augmentation du trafic voyageurs (TGV, IC/IR, RER, ...);
- b. une offre ferroviaire susceptible d'accueillir ces clients;
- c. une mise en évidence des points critiques du réseau pour faire circuler ce matériel supplémentaire;
- d. des solutions infrastructurelles pour résoudre ces problèmes.

Ces éléments de validation font défaut dans le dossier présenté par la Task Force.

4. Desserte interne de la Région.

Le RER est un moyen de transport performant à l'usage des navetteurs, mais doit aussi constituer un réseau performant à l'usage des Bruxellois. La Région de Bruxelles-Capitale a la chance de disposer de quatre lignes traversantes au centre de la Région (de gauche à droite: la ligne 28, la jonction Nord-Midi, la ligne 161 et la ligne 26) et de vingt-huit gares susceptibles d'être mises en service, auxquelles notre planification régionale (PRD, PRAS) a ajouté une douzaine d'autre (par exemple: l'arrêt du Viver d'Oie sur la ligne 26 à Uccle). Ce réseau existe virtuellement. Il faut dès lors procéder aux quelques investissements complémentaires pour que la soixantaine de gares métro soient complétées par une quarantaine de gares RER et pour obtenir “à peu de frais” un réseau structurant bien maillé.

Ces gares ont toutes un potentiel de clientèle supérieur à celui de certaines gares rurales dont le maintien est pourtant acquis. Pour objectiver ce débat avec ses collègues du Fédéral et régionaux, le secrétaire d'Etat a demandé d'établir pour toutes gares envisagées pour le réseau RER en périphérie comme à Bruxelles, le relevé de la clientèle potentielle sur la base des critères suivants: habitants, emplois, écoles, intermodalité avec d'autres modes de transport mécanisés.

Les arbitrages ne seront pas simples à opérer, d'autant qu'on ne peut indéfiniment augmenter les points d'arrêt sous peine de faire chuter la vitesse commerciale et de perdre de l'attractivité pour le voyageur par rapport à la voiture particulière.

Il est donc prioritaire de disposer d'un matériel roulant performant pour pouvoir compenser par ses caractéris-

(optrekken/afremmen, deurbreedte...) het tijdverlies ten gevolge van bijkomende haltes compenseert.

De staatssecretaris herinnert er ook aan dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest enerzijds gevraagd heeft dat er voor specifiek GEN-materiaal wordt gezorgd en anderzijds dat het net (stapsgewijs) wordt opengesteld voor personen met beperkte mobiliteit, inzonderheid voor rolstoelgebruikers en fietsers (faciliteiten om de fiets mee te nemen in de trein).

5. Efficiënt model om alle treinverkeer in de zone Brussel te simuleren

Om een reeks exploitatiescenario's te kunnen uittesten, na te gaan of ze haalbaar zijn op het net - rekening houdend met alle tussenstops - en het basisaanbod te kunnen behouden, moet snel een model worden opgesteld, een extrapolatie voor de hele zone van het model dat in het kader van de effectenstudie voor het gedeelte Watermaal-Josaphat is opgesteld.

Hierover is in de GEN-werkgroep op hoog niveau een akkoord bereikt. Het bestek zal worden opgesteld door het kabinet van minister Durant. Hierin moeten de volgende facetten aan bod komen:

- het behoud van alle stations die de Brusselaars wensen;
- het gezamenlijk gebruik door GEN en HST van lijn 28
- het al dan niet viersporig (driesporig?) maken van het gedeelte Ukkel-Vorst van lijn 124, voorbij de splitting naar lijn 26
- het aantal treinen dat mogelijk is in het nieuwe luchthavenstation op de huidige locatie, als het station een doorgangstation wordt;
- de optimale capaciteit van de Noord-Zuidverbinding.

6. Bereikbaarheid - met de auto - van de terminal Brussel-Europa

Het noordelijk stuk van de Ring en alle grote wegen van het Gewest zijn verzadigd in het gebied Brussel-Europa. Zowel het Vlaamse Gewest als de staatssecretaris kunnen niet aanvaarden dat opnieuw een eindeloze reeks privé-voertuigen door de terminal en de uitbouw ervan aangetrokken wordt.

De functie van toegangspoort tot de luchthaven (inchecken en people mover) mag geen invasie teweegbrengen van voertuigen van reizigers van wie de eindbestemming - de nationale luchthaven - niet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ligt.

tiques (accélération/décélération, gabarit des portes...) les pertes de temps qu'induisent des points de desserte supplémentaires.

Le secrétaire d'Etat rappelle également que la Région de Bruxelles-Capitale a demandé d'une part du matériel spécifique RER et d'autre part que le réseau (par phases successives) soit ouvert aux personnes à mobilité réduite, notamment aux personnes en chaise roulante ainsi qu'aux cyclistes (plate-forme vélo dans les trains).

5. Mises au point d'un modèle dynamique pour simuler la circulation de tous les trains de la zone de Bruxelles.

Pour pouvoir tester une série de scénarios d'exploitation, vérifier s'ils sont praticables sur le réseau, y compris au niveau de tous les arrêts intermédiaires, et retenir l'offre détaillée de base, un modèle, qui consisterait à extrapoler à l'ensemble de la zone l'outil mis au point lors de l'étude d'incidence de la section Watermael-Josaphat, devrait être établi rapidement.

Ce principe a été acquis au sein du groupe à haut niveau RER, et le cahier des charges sera élaboré par le cabinet Durant. Les points suivants pourront notamment être clarifiés :

- maintien de toutes les gares défendues par les Bruxellois ;
- coexistence de RER et de TGV sur la ligne 28 ;
- nécessité ou pas d'élargir à quatre voies (trois voies ?) la section Uccle-Forest de la ligne 124, au-delà de la bifurcation vers la ligne L26 ;
- nombre de trains susceptibles d'être accueillis par la nouvelle gare de l'aéroport en version actuelle, et si la gare est rendue traversante sous l'aéroport ;
- capacité optimale de la jonction Nord-Midi.

6. Accessibilité voiture au terminal Bruxelles-Europe.

La section nord du ring et les voiries métropolitaines et principales de la Région dans la zone de Bruxelles-Europe sont saturées. Tant la Région flamande que le secrétaire d'Etat ne peuvent accepter qu'une nouvelle noria de véhicules particuliers soit émise et attirée par le terminal et ses développements.

La fonction porte d'entrée de l'aéroport (enregistrement et "people mover") ne peut en particulier générer une invasion de véhicules supplémentaires de voyageurs dont la destination finale - Bruxelles National - se trouve en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale.

De bereikbaarheid van de luchthaven moet als een apart gegeven beschouwd worden. Brussel-Europa moet opgevat worden als een intermodaal centrum van het openbaar vervoer (HST, IC/IR, stedelijk openbaar vervoer), dat een toegang vormt tot de luchthaven voor reizigers die het openbaar vervoer gebruiken. De passagiers die met de wagen naar de luchthaven gaan, moeten worden geleid naar parkeerplaatsen buiten de Ring, nabij de luchthaven, op de aan te leggen keerlus tussen Zaventem en Vilvoorde (lijn R7).

Een verhoging van het aantal parkeerplaatsen zal de mobiliteit nog verminderen (aanzuigend effect). Dit aantal moet dus zoveel mogelijk beperkt worden, aangezien er goed openbaar vervoer aangeboden zal worden (in detail te onderzoeken in het kader van de bijwerking van het Irisplan).

7. Oppervlakte en ligging van de overstapparkings in de rand

De NMBS kiest voor vervoer “van deur tot deur”. Het moet dus mogelijk zijn de potentiële klant in aantrekkelijke omstandigheden tot op het perron te brengen. Het gaat over de voetganger, de fietser, de reiziger die met ander openbaar vervoer komt, maar ook de reizigers die zich alleen maar met de wagen naar het station kunnen begeven. We mogen dit punt niet onbehandeld laten, ook al betreft het een complexe aangelegenheid en ligt ze politiek gevoelig. De klanten gaan niet uit de lucht komen vallen. De staatssecretaris heeft ook gevraagd dat de GEN-werkgroep op hoog niveau de problemen niet uit de weg zou gaan en ook deze aspecten aanpakt.

8. Rol van de fiets

De staatssecretaris vindt de fiets als schakel in het openbaarvervoernet van essentieel belang. Tegen de geringste kostprijs wordt de actieradius van het niet-gemechaniseerd verkeer rond de stations aldus immers vijfmaal groter. De staatssecretaris deelt mee dat de NMBS zou werken aan een nota terzake, die zijn volle aandacht zal krijgen. Hij herinnert ook nog aan zijn verzoek, dat door de federale overheid, de Koning Boudewijnstichting en Brussel 2000 wordt gesteund, om in het Zuidstation kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur te bouwen (fietsstallingen, -verhuur, -herstel, toeristische routes...). Hij heeft hiervoor de nodige middelen uitgetrokken, die de extra beheerkosten in vergelijking met de exploitatie van een klassieke infrastructuur van de NMBS, moeten dekken. Tijdens de vergaderingen met de technisch bevoegde personen van de NMBS is gebleken dat ze niet warm lopen voor dit project en niet graag de nodige ruimtes ter beschikking stellen.

Tot op heden heeft het directiecomité van de NMBS zijn standpunt nog niet bekendgemaakt. De staatssecretaris vraagt dat de Brusselse Hoofdstedelijke Raad hem zou steunen om de NMBS tot spoed aan te manen (dit punt

Nous devons spécialiser les accessibilités à l'aéroport. Bruxelles-Europe doit être conçue comme une plateforme intermodale des transports publics (TGV, IC/IR, RER, transports publics urbains) et l'aéroport doit être alimenté quasi exclusivement par ces clients. Les clients de l'aéroport qui y accèdent en voiture, doivent être conduits à des parkings situés au-delà du ring, au voisinage de l'aéroport et sur la boucle RER à construire entre Zaventem et Vilvorde (ligne R7).

Une augmentation de l'offre des places de parking rendra plus aigu encore les problèmes de mobilité (effet de pompe). Il y a donc lieu de limiter au maximum les places de parking, étant donné l'offre alternative de qualité en transport public (à étudier finement dans le cadre de l'actualisation du Plan Iris).

7. Taille et localisation des parkings d'échanges en périphérie.

La SNCB utilise le concept de “ chaîne de transport à offrir pour un déplacement porte à porte du client ”. Il faut donc pouvoir amener le client potentiel jusqu'aux quais dans des conditions attractives. Il s'agit du piéton, du cycliste, de l'utilisateur rabattu par les transports en commun secondaires mais aussi des clients qui n'ont pas d'autre solution que de rejoindre la gare en voiture. On ne peut dès lors faire l'impasse sur ce point, même s'il est complexe et politiquement sensible. Les clients ne vont pas tomber du ciel. Le secrétaire d'Etat a également demandé que le groupe RER à haut niveau n'évite pas ces difficultés et aborde également ces points.

8. Rôle du vélo.

Aux yeux du secrétaire d'Etat, l'intermodalité avec le vélo est essentielle en ce qu'elle permet d'assurer au moindre coût une multiplication par cinq du rayon d'action non mécanisé autour des gares. Le secrétaire d'Etat signale qu'une note de la SNCB serait en préparation à cet égard. Cette note ne manquera pas de recueillir son plus grand intérêt. Par ailleurs, il rappelle sa demande, appuyée par les autorités fédérales ainsi que par la Fondation Roi Baudouin et Bruxelles 2000, de réaliser au Midi une infrastructure vélo de qualité (parking, location, réparation, circuits touristiques, ...) pour laquelle il a dégagé les moyens correspondant aux suppléments de coûts de gestion par rapport à l'exploitation d'une infrastructure classique de la SNCB. Plusieurs réunions avec des responsables techniques de la SNCB ont permis de constater qu'ils accueillent ce projet avec beaucoup de frilosité et rechignent à mettre à disposition les locaux nécessaires.

A ce jour, la position du comité de direction de la SNCB n'est toujours pas connue. Le secrétaire d'Etat demande à cet égard l'appui du Conseil régional pour faire fléchir la SNCB (ce point a déjà été évoqué, notamment à

is ook aan bod gekomen tijdens de interpellatie van mevrouw Adelheid Byttebier in de commissie).

9. Stapsgewijze totstandkoming van het net – evenwichtige geografische spreiding

De eerste GEN-trein kan al voor 2010 rijden. Het studiebureau SOFRETU heeft er in zijn studie in het kader van het basisproject al op gewezen dat men tegelijk onmiddellijke maatregelen, maatregelen tegen 2002 – wanneer de werken voor het viersporig maken zullen voltooid zijn - en de maatregelen tegen 2005 moet vastleggen.

De staatssecretaris herinnert er terzake aan dat hij gevraagd heeft de verbinding van de Europese wijk met de luchthaven, de bediening (avond, zaterdag) van lijn 26 te verbeteren en treinen op lijn 28 in te zetten, waardoor men de Noord-Zuidverbinding deels zal kunnen ontlasten.

Aangezien de zwaarste investeringen naar lijn R2 - Ottignies-Brussel-Nijvel - gaan moet er echt voorrang worden verleend aan de studies, de onteigeningen en de bouwvergunningaanvragen voor deze lijn zodat de belangrijkste Waalse lijn niet op de lange baan wordt geschoven.

Er zij in dit verband op gewezen dat SOFRETU de ingebruikname van deze lijn op de derde plaats rangschikte (na lijn R1 Ninove-Leuven en lijn R5 Aalst's Gravenbrakel); de NMBS – overdreven realistisch! – plande dat als laatste, te weten in 2009.

10. Structuur

Het Gewest vraagt dat er een gemeenschappelijke structuur komt met De Lijn, de TEC, de NMBS om de coördinatie van het aanbod, de eenvormigheid van de informatie voor de reizigers, de tariefintegratie en de gezamenlijke verkoop van vervoerbiljetten te verbeteren.

Het Gewest vraagt ook dat er een orgaan komt dat door de federale overheid en de drie Gewesten gemachtigd wordt om de structuur van het GEN te optimaliseren en voor alle extra opdrachten in te staan die de ICVI geeft, inzonderheid het opstellen van de samenwerkingsakkoorden tussen de vier betrokken instellingen. Op korte termijn zou er, vooraleer dat orgaan er komt, een cel moeten worden opgericht met deskundigen van de verschillende maatschappijen en besturen. Deze cel zou de denkoefeningen van de GEN-werkgroep op hoog niveau logistiek moeten ondersteunen.

11. Begeleidende maatregelen

Zonder begeleidende maatregelen dreigen de investeringen voor het GEN een verkwisting van overheidsgeld

l'occasion de l'interpellation de Mme Adelheid Byttebier en commission).

9. Montée en puissance progressive du réseau – répartition géographique équilibrée.

Il ne faut pas attendre l'horizon 2010 avant de faire circuler le premier RER. A l'instar de la réflexion qui avait été menée par le syndicat d'études SOFRETU lors de l'élaboration du projet de base, il faut définir à la fois les mesures immédiates, les mesures à l'horizon 2002 lorsque les travaux de mise à quatre voies de chantiers actuellement en cours seront terminés, ainsi que les mesures à l'horizon 2005.

Le secrétaire d'Etat rappelle notamment, à cet égard, qu'il a demandé de meilleures relations sur la desserte de l'aéroport au départ du quartier européen, l'amélioration de la desserte (soirée, samedi) de la ligne 26 et l'activation de trains sur la ligne 28, ce qui permettrait de décharger partiellement la jonction Nord-Midi.

Attendu que les investissements les plus importants sont à charge de la R2 – Ottignies-Bruxelles-Nivelles -, il y a lieu d'accorder une réelle priorité aux études, aux expropriations et aux demandes de permis de bâtir sur cette ligne, de manière à ne pas reporter aux calendes grecques la principale ligne wallonne.

Il faut rappeler à cet égard que la SOFRETU prévoyait la mise en service de cette ligne en troisième position (après la R1 Ninove-Leuven et la R5 Alost-Braine-Le-Comte) alors que la SNCB – par excès de réalisme ! – la programme en dernier lieu, en 2009.

10. Structure.

La Région demande de mettre en place une structure commune réunissant les opérateurs – STIB, De Lijn, TEC, SNCB - pour améliorer la coordination de l'offre, l'information unifiée aux voyageurs, l'intégration tarifaire et la commercialisation commune des titres de transport.

La Région demande également la mise sur pied d'un organe opérationnel mandaté par l'autorité fédérale et les trois Régions pour optimiser la définition du réseau RER et répondre aux missions complémentaires qui lui seront attribuées par la CIMIT, et notamment la rédaction des projets d'accord de coopération entre les quatre partenaires institutionnels. A court terme, la désignation de cet organe devrait être précédée par la mise sur pied d'une cellule, constituée d'experts des différents opérateurs et administrations, pour appuyer logiquement les réflexions du groupe RER à haut niveau.

11. Mesures d'accompagnement

Sans mesures d'accompagnement, les investissements en faveur du RER risquent de conduire à un gaspillage

te worden. Verhoogt men de capaciteit van een GEN-lijn, dan moet men tegelijk het aantal plaatsen voor lang parkeren in het centrum van Brussel verminderen en de capaciteit van de wegen naar de stad aanpassen. De aldus teruggewonnen ruimte moet worden gebruikt voor het openbaar vervoer, de fietsers en de voetgangers.

De ICVI is zich terdege bewust van deze noodzaak: de GEN-werkgroep op hoog niveau is uitdrukkelijk gemachtigd om maatregelen te bestuderen (verordenende, fiscale, tarifaire, ruimtelijke ordening, juiste investeringen).

II. De staatssecretaris wenst te reageren op hetgeen volksvertegenwoordigers tijdens de gedachtewisselingen na de hoorzittingen gezegd hebben

In verband met de tariefintegratie, waarover de heren Willem Draps en Jean-Pierre Cornelissen het hebben gehad, wijst de staatssecretaris erop dat de eerste vergaderingen over de tariefintegratie voor het gebied van 420 km² (het Gewest + tien volledig in het Vlaams Gewest gelegen voorstedelijke gebieden) geleid hebben tot een duidelijk voorstel inzake tariefintegratie, dat als nadeel had dat het Brussel Hoofdstedelijk Gewest een zwaar financieel verlies zou lijden (ongeveer 400 miljoen per jaar) en dat tariefverhogingen inhield voor sommige reizigers (inwoners van de door de MIVB bediende rand).

De werkgroep bestudeert op dit ogenblik een voorstel van tariefintegratie voor die reizigers welke met verschillende maatschappijen reizen. De financiële kant van dit scenario wordt momenteel bekeken op grond van het Tractebel-model.

Wat de intermodaliteit in de stations betreft, attendeert de staatssecretaris erop dat hij het eens is met de heer Alain Adriaens. De werken rond het Noord- en het Zuidstation leiden en zullen leiden tot een uitstekende intermodaliteit in een kwaliteitsvolle openbare ruimte. De premetro aan het Zuidstation, die momenteel geprangd zit tussen het bovengronds verkeer en de tunnel, wat de frequentie negatief beïnvloedt, maakt geen deel uit van dat pakket van werken. Voorts moet ervoor gezorgd worden voor optimale omstandigheden voor de bussen rond de centraal gelegen stations en in de Leopoldwijk.

In verband met de kwestie van de eigen banen, waarover de heer Moock en mevrouw Meunier het hebben gehad, deelt de spreker mee dat het specifieke gebruik van de wegen de woonwijken weliswaar beschermt maar dat dit het verkeer op de grote assen doet vastlopen en de reissnelheid van het openbaar vervoer doet dalen. De eigen

de fonds publics. Toute augmentation de la capacité sur une ligne RER doit aller de pair avec une réduction du nombre de places de stationnement de longue durée dans le centre de Bruxelles, ainsi qu'avec un ajustement de la capacité des voies de pénétration routière du secteur concerné, moyennant la réaffectation des espaces ainsi récupérés au profit des transports en commun, des vélos et piétons.

La CIMIT est bien consciente de cette nécessité : le groupe RER à haut niveau a été explicitement mandaté pour étudier ces mesures (réglementaires, fiscales et tarifaires, aménagement du territoire, adéquation des investissements).

II. Le secrétaire d'Etat souhaite réagir à plusieurs interventions de députés lors des échanges de vue qui ont suivi les auditions.

En ce qui concerne l'intégration tarifaire, notamment évoquée par MM. Draps et Cornelissen, le secrétaire d'Etat signale que les premières réunions concernant la mise au point d'un produit tarifaire intégré pour la zone de 420 km² (la Région plus dix zones suburbaines entièrement situées en Région flamande) ont conduit à pousser en avant une hypothèse pure et lisible sur le plan de l'intégration, mais qui avait l'inconvénient de pénaliser financièrement la Région de Bruxelles-Capitale de manière importante (plus ou moins 400 millions par an) et de provoquer des augmentations de tarif dans le chef de certains usagers (habitants de la périphérie desservie par la STIB).

Le groupe de travail étudie actuellement une hypothèse qui superpose l'offre tarifaire de chaque société et une tarification " chapeau " intégrée, attractive pour les seuls clients qui utilisent plusieurs opérateurs. L'évaluation financière de ce scénario est en cours avec le modèle Tractebel.

Quant à l'intermodalité aux gares, le secrétaire d'Etat ne peut que souscrire au point de vue exprimé par M. Adriaens, selon lequel les travaux entrepris au Nord et au Midi conduisent et conduiront à une bonne intermodalité dans un espace public de qualité (sauf non-globalisation de l'offre pré-métro au Midi, actuellement éclatée entre la surface et le tunnel ce qui implique une perte de fréquence) ; il reste à optimiser les conditions de circulation des bus aux abords des gares centrales et du Quartier Léopold.

Quant à la question des sites propres évoquée par M. Moock et Mme Meunier, si la spécialisation des voiries met les quartiers résidentiels à l'abri, elle a pour inconvénient d'engluer la circulation sur les grands axes, et notamment, de faire chuter la vitesse commerciale des transports publics en surface. Les sites propres doivent donc être réél-

banen moet dus echt worden beschermd (hoogte en gepaste markering), ononderbroken, met lichten die op afstand kunnen worden bediend. Op die drie vlakken kan nog vooruitgang worden geboekt. De planning van die werken, in samenwerking met het Bestuur voor Uitrustingen en Vervoer, schiet goed op. De gemeenten zijn zich echter niet altijd bewust van wat er op het spel staat. De staatssecretaris zal pogen vooruitgang te boeken in het kader van de opstelling van de mobiliteitsconvenanten met de verschillende gemeenten.

Wat de studie van de Noord-Zuidverbinding betreft, die vooral wordt gewenst door de voorzitter van de commissie, geeft de staatssecretaris toe dat de heer Antoine Martens van de NMBS enig voorbehoud heeft gemaakt tegen het laten rijden van metrostellen op de sporen van de NMBS rond de hoofdstad en in de Noord-Zuidas van de Vijfhoek.

Het komt echter het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toe om, in alle objectiviteit en op basis van experimenten in het buitenland, na te gaan of zulks haalbaar is, net zoals het dat ook voor de drie andere scenario's (moderne trams, lichte metro, zware metro) moet doen.

De staatssecretaris deelt mee dat het BUV deze haalbaarheidsstudie coördineert, rekening houdt met alle mogelijke uitgaven en inkomsten voor elke beheer en voor eenzelfde duur. Deze studie is opgedragen aan de vereniging Semaly (Lyon) - Agora (Brussel) en wordt gesteund door de MIVB, die in het begeleidingscomité vertegenwoordigd is.

In verband met de reorganisatie van het net van De Lijn en de TEC, neemt de staatssecretaris akte van de discussie die de heren Cornelissen en Moock op gang hebben gebracht na de uiteenzetting van de heer Peters van De Lijn. De staatssecretaris stelt vast dat De Lijn er voorstander van is om de lijnen van de snelle bussen uit de rand te verlengen tot in het centrum van de stad om onderbrekingen van de reis (ontradend effect) te beperken. De gewestelijke raadsleden pleiten ervoor dat de reizigers meer in de rand zouden uitstappen in de grote NMBS- en metrostations. De bussen vermijden aldus de verzadigde wegen in de stad, die de reissnelheid en de aantrekkelijkheid voor de passagiers verminderen. De Lijn en de TEC zouden hun reizigers tot aan de rand kunnen brengen waar ze kunnen overstappen; op die manier kan de frequentie verhoogd worden, met ongewijzigde kosten.

De staatssecretaris vestigt de aandacht van de commissie op een studie van Stratec die tot doel heeft vast te stellen hoe de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer in de ogen van de mogelijke reizigers uit de rand wijzigt als men parameters zoals reissnelheid, frequentie, verbindingsmogelijkheden, prijs... wijzigt. De staatssecretaris hoopt dat men door deze studie een objectief debat kan houden.

lement protégés (hauteur et marquage ad hoc) sans discontinuité, avec des feux réellement télécommandés. Des progrès sont à réaliser sur ces trois points. La programmation des travaux nécessaires à cette fin avance bien avec l'administration de l'équipement et des déplacements. Mais les communes ne sont pas toujours suffisamment conscientes de l'importance de ces enjeux. Le secrétaire d'Etat s'attellera à progresser en cette matière dans le cadre de l'élaboration des conventions de mobilité avec les différentes communes.

Sur l'étude de l'axe Nord-Sud souhaitée principalement par le président de la commission, le secrétaire d'Etat admet qu'Antoine Martens, de la SNCB, a émis des réserves sur l'interopérabilité de métro bi-mode qui circulerait sur les lignes SNCB autour de la capitale et dans l'axe Nord-Sud du pentagone.

Il appartient cependant à la Région de Bruxelles-Capitale en toute objectivité sur la base de références étrangères, de tester la faisabilité de ce scénario au même titre que les trois autres scénarios des termes de références (tramway moderne, métro léger, métro lourd).

Le secrétaire d'Etat informe que l'AED coordonne cette étude de faisabilité en prenant en compte la globalité des dépenses et recettes potentielles propres à chaque option, sur un cycle de vie comparable. Cette étude a été confiée à l'association Semaly (Lyon) - Agora (Bruxelles) et bénéficie du soutien de la STIB, présente au comité d'accompagnement.

Quant à la restructuration du réseau de De Lijn et des TEC, le secrétaire d'Etat a bien noté la discussion qui a suivi l'intervention de M. Peeters de la société de transports en commun De Lijn, initiée par MM. Cornelissen et Moock. Le secrétaire d'Etat constate que De Lijn plaide pour un prolongement des lignes radiales de bus rapides jusqu'au centre ville pour limiter les ruptures de charge (effet dissuasif). Les conseillers régionaux plaident, eux, pour un débarquement des passagers plus en périphérie aux principales gares SNCB et métro, pour éviter aux bus les tronçons urbains congestionnés qui réduisent leur vitesse, ce qui réorienterait l'offre de De Lijn et TEC en rabattement, avec une augmentation des fréquences à égalité de coût.

Le secrétaire d'Etat attire l'attention du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale sur la réalisation d'une étude par le consultant Stratec, qui a pour but de tester l'impact sur la clientèle potentielle de la périphérie, de l'attractivité des transports en commun en faisant varier des paramètres tels que la vitesse commerciale, la fréquence, le degré de correspondance, le prix,... Le secrétaire d'Etat espère que les résultats de cette étude permettront d'objectiver le débat.

De staatssecretaris wil voornamelijk drie opmerkingen maken:

- in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest juicht men in principe elke maatschappij voor openbaar vervoer toe die het mobiliteitsprobleem wil komen oplossen op voorwaarde dat iemand anders de subsidies voor zijn rekening neemt;
- De Lijn wenst haar aanbod op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uit te breiden. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou als tegenprestatie moeten kunnen verkrijgen dat De Lijn ermee instemt dat onderzocht wordt hoe bepaalde lijnen doorgetrokken kunnen worden (zoals tramlijn 55 in Linkebeek en tramlijn 91 in Drogenbos);
- de staatssecretaris is nog niet vergeten dat tramlijn 58 buiten het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest afgeschaft werd. Er waren 3 km vrije baan waarmee men vandaag een pre GEN had kunnen aanleggen, als de burgemeester van Vilvoorde niet geweigerd had om die vrije baan te behouden. Daarom verzoekt hij de Brusselse parlementsleden om de alternatieven die andere openbare vervoermaatschappijen voorstellen om Brussel te bereiken, niet te snel te verwerpen. Die alternatieven moeten dan wel in hun onderlinge samenhang onderzocht worden. De staatssecretaris geeft toe dat de besprekingen met De Lijn niet vlot verlopen.

Wat de planning van de uitbreidingen van de lijnen en van nieuwe MIVB infrastructuur betreft, lijkt er bij bepaalde afgevaardigden van de MIVB en bij bepaalde leden van de Raad een zekere verwarring te bestaan over de respectieve rol van het BUUV en de MIVB bij het bepalen van de beleidslijnen van het GBP en het Irisplan in verband met het openbaar vervoer. De uitbreidingen die in oktober 1998 in het ontwerp van GBP en in het Irisplan werden omschreven, werden bestudeerd door het BUUV, het werkinstrument van de minister, in partnership met de MIVB, die overigens een advies heeft uitgebracht in het kader van het openbaar onderzoek. De staatssecretaris vindt dat de verschillende taken niet met elkaar verward mogen worden en dat de taken in de toekomst duidelijker afgebakend moeten worden.

De Europese Commissie heeft het voornemen om exclusieve rechten toe te kennen aan openbare of privé-operatoren volgens voor iedereen toegankelijke, transparante en billijke procedures. Dit zou de efficiëntie en de kwaliteit van de dienstverlening ten goede komen en in het voordeel van alle burgers zijn.

De Europese Commissie wenst een zo goed mogelijk evenwicht te vinden tussen, enerzijds, de vereisten van de eengemaakte markt en de concurrentie, aangezien elke operator van een lidstaat zich in een andere lidstaat mag vestigen en er diensten aanbieden, en, anderzijds, het algemeen belang dat de autoriteiten bevoegd voor het vervoer nastreven door subsidies toe te staan.

Le secrétaire d'Etat souhaiterait à ce stade formuler trois remarques :

- en Région de Bruxelles-Capitale, on se doit par pétition de principe, d'accueillir favorablement tout opérateur public de transports qui accepte de venir résoudre nos problèmes de mobilité, moyennant un subventionnement à charge d'une autre collectivité que la nôtre;
- De Lijn souhaite augmenter son offre sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale : en contrepartie, il doit être possible d'obtenir son accord pour étudier des prolongements de ligne (tels que le tram 55 à Linkebeek et le 91 à Drogenbos);
- le secrétaire d'Etat a encore en mémoire la disparition de la ligne de tram 58 au-delà du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Il y avait là trois kilomètres de voies en site propre qui auraient permis d'établir un PRER aujourd'hui si le bourgmestre de Vilvoorde n'avait pas refusé leur maintien. C'est pourquoi il demande aux parlementaires bruxellois de ne pas trop vite dire non à toutes les alternatives de pénétration par d'autres sociétés de transports en commun. Il est bien entendu que, s'il échet, il faudra le faire de manière intégrée. Le secrétaire d'Etat reconnaît que les discussions avec la société De Lijn ne sont pas aisées.

En matière de planification des extensions des lignes et nouvelles infrastructures de la STIB, certains délégués de la STIB et certains conseillers semblent entretenir une certaine confusion quant au rôle respectif de l'AED et de la STIB pour définir les orientations du PRAS et du Plan Iris en matière de transports publics. Les extensions définies au projet du PRAS et au Plan Iris en octobre 1998 ont été étudiées par l'AED, qui est le bras armé du ministre, en partenariat avec la STIB qui a par ailleurs remis un avis dans le cadre de l'enquête publique. Il ne faut pas confondre les rôles. Il faudra de moins en moins les confondre dans le futur, estime le secrétaire d'Etat.

L'intention de la Commission européenne est de garantir l'attribution de droits exclusifs à des opérateurs publics ou privés suivant des procédures ouvertes, transparentes et équitables à l'avantage de l'ensemble des citoyens qui bénéficieraient d'un service de meilleure qualité, plus efficace.

La Commission européenne souhaite trouver le meilleur équilibre entre d'une part les exigences du marché unique et de la concurrence, autorisant tout opérateur d'un pays membre à s'établir et à fournir des services dans un pays tiers et d'autre part les objectifs d'intérêt général poursuivis par les responsables publics des transports, autorisant la subsidiation de ces opérations.

Krachtens het subsidiariteitsbeginsel zou de overheid in staat moeten blijven om te beslissen of zijzelf of een operator de dienst aanbiedt.

Zelfs wanneer de openbare dienst wordt opgedragen aan een openbaar orgaan dat onder de overheid ressorteert, moeten de rechten en plichten van de partijen duidelijk omschreven worden in beheers- of prestatiecontracten die aan een aantal basisregels onderworpen zijn.

Voor het Brussels Gewest moeten daaruit ten minste de volgende lessen worden getrokken:

- in het volgende beheerscontract met de gewestelijke openbare operator, de MIVB, moeten de eisen verzwaaard worden door er met name voor te zorgen dat de MIVB beter inspeelt op de verwachtingen van de reiziger in verband met de kwaliteit van de dienstverlening en door het invoeren van boeten/bonussen naargelang van de resultaten die gemeten worden aan de hand van relevante indicatoren;
- een grotere scheiding tussen de overheid die de dienst en de spelregels bepaalt en de operator die het vervoersnet tegen de laagste kostprijs exploiteert. De minister bevoegd voor vervoer moet zich kunnen verlaten op een degelijk bestuur dat in staat is om de clausules van het beheerscontract op te stellen en te controleren of ze nageleefd worden. Deze opdrachten worden voor het ogenblik niet uitgevoerd met het vereiste professionalisme. Ze zijn immers opgedragen aan een halftijds personeelslid, terwijl dat werk bijvoorbeeld in Parijs door tientallen medewerkers wordt uitgevoerd.

De heren Draps en Adriaens hebben vragen gesteld over de verzadiging van de Noord-Zuidverbinding.

De staatssecretaris heeft er akte van genomen dat de twee commissieleden meer informatie willen over wat waarnemers van buiten de NMBS van die verzadiging vinden. De staatssecretaris heeft één van zijn medewerkers opgedragen om de desbetreffende informatie uit het SOFRETU-rapport en uit de effectenstudie over Watermaal-Josaphat te halen en aan de commissie te bezorgen.

De staatssecretaris apprecieert het standpunt van de voorzitter van de gewestelijke commissie voor de mobiliteit, die in de huidige onzekerheid voorgesteld heeft om, voordat de effectenstudie wordt afgesloten, een alternatieve studie te laten uitvoeren over de twee potentiële vestigingsplaatsen voor de tweede terminal, namelijk in “Brussel-Europa” of in de luchthaven. Dan kunnen de gemeenschappelijke elementen van die twee scenario’s nu al gepland worden en wordt het licht op rood gezet voor de niet-gemeenschappelijke elementen.

In verband met het standpunt van de consultant van Aries Group, de heer Bruno Clervaux, over de begelei-

En application du principe de subsidiarité, l’autorité devrait continuer à être en mesure de décider si le service est assuré par elle-même ou par un opérateur.

Même lorsque le service public est confié à un organe public dépendant de l’autorité, il faudra clarifier les droits et devoirs des parties au moyen de contrats de gestion ou de contrats de performance respectant un socle de règles minimum.

Au niveau bruxellois, il faut en tirer au moins les enseignements suivants :

- muscler le prochain contrat de gestion avec l’opérateur public régional, la STIB, notamment, en veillant à une meilleure prise en compte des attentes du client en matière de qualité de service, et en recourant à des sanctions/bonifications en fonction des résultats atteints, mesurés au moyen d’indicateurs pertinents ;
- renforcer la scission entre l’autorité qui définit le service et les règles du jeu et l’opérateur qui exploite le réseau au meilleur coût. Le ministre en charge des transports doit pouvoir s’appuyer sur une administration forte, capable d’établir les termes du contrat de gestion et d’en assurer le suivi. Cette mission d’encadrement n’est pas réalisée pour le moment avec tout le professionnalisme qu’elle requiert : un demi-agent est délégué à cette tâche au sein de l’AED alors qu’à Paris par exemple, le syndicat des transports parisien, qui remplit un rôle équivalent, dispose de plusieurs dizaines de collaborateurs.

La “ saturation ” de la jonction Nord-Midi, a été évoquée par MM. Draps et Adriaens.

Le secrétaire d’Etat a noté que les deux commissaires souhaitent obtenir plus d’informations sur l’appréciation des conditions de saturation par des observateurs extérieurs à la SNCB. Le secrétaire d’Etat a chargé un des ses collaborateurs de recueillir les informations rassemblées à cet égard dans le rapport SOFRETU et dans le cadre de l’étude d’incidences, Watermael-Josaphat, et d’en faire part à la commission.

Le secrétaire d’Etat apprécie la position du président de la Commission régionale de la Mobilité qui devant les incertitudes actuelles, avant clôture de l’étude d’incidences, quant au positionnement définitif, a proposé de faire réaliser une étude alternative des deux solutions proposées pour l’implantation définitive du second terminal, soit à “Bruxelles-Europe” soit à l’aéroport, pour permettre dès à présent la programmation de tous les éléments en commun à ces deux scénarios et de marquer des réserves pour les autres.

Quant à la prise de position du consultant Aries Group, M. Bruno Clerbaux, sur les mesures d’accompagnement à

dende maatregelen die met het oog op het GEN moeten worden genomen, wijst de staatssecretaris erop dat er in de gewestelijke plannen (GewOP, Irisplan) een aantal begeleidende maatregelen zijn opgenomen, zoals het specifieke gebruik van de wegen, het terugschroeven van het Brussel instromende verkeer tot een lager peil dan dat van 1990 en een slagvaardig parkeerbeleid.

De ICVI beseft eveneens het belang van deze maatregelen. Eén van de drie werkgroepen van het hoog comité is deze kwesties juist grondig aan het onderzoeken. Er worden modellen (model Esteem) uitgewerkt om het risico van stadsvlucht te kwantificeren en er worden beleidsstrategieën getest om dat probleem te verhelpen. Al deze maatregelen zullen aangepast moeten worden om rekening te houden met de opkomst van het GEN. Zo niet zal de stad in haar geheel minder goed bereikbaar worden en zal de uittocht van inwoners en bedrijven nog toenemen.

XI.2. Gedachtewisseling

Volgens de heer Denis Grimberghs heeft de regering een genuanceerd advies over het rapport van de Task Force van de NMBS uitgebracht. Uit dat advies blijkt dat men eerst de ontwikkeling van het hogesnelheidsverkeer moet kennen alvorens een officiële beslissing over de tweede HST-terminal kan worden genomen. Men moet nagaan hoe die studies zo onpartijdig mogelijk uitgevoerd kunnen worden.

De heer Willem Draps vraagt of het commissielid een studie over de wenselijkheid van dat project wenst.

De heer Denis Grimberghs vindt dat de werkgroep die vraag moet behandelen. Het is gemakkelijk ervoor te pleiten dat er op het grondgebied van het Gewest een toegangspoort tot de luchthaven Brussel-Nationaal moet zijn, maar dan moet er voldoende parkeerruimte in de nabijheid van Brussel-Nationaal, maar buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gevonden worden en moeten meer reizigers naar de luchthaven sporen. Men kan geen parkeerterreinen blijven aanleggen en tegelijk de reizigers aansporen om de trein naar Brussel-Nationaal te nemen.

De luchthavenautoriteiten moeten hun reizigers meer attent maken op het spoorwegstation dat zich onder de terminal in Brussel-Nationaal bevindt.

Het verbaast de heer Denis Grimberghs dat zelfs de staatssecretaris de tweede HST-terminal het station "Brussel-Europa" noemt. Een toegangspoort naar de luchthaven van Brussel-Nationaal op het Brussels grondgebied zou een goede zaak kunnen zijn. Men moet zijn bagage op voorhand kunnen inchecken en daarna naar de luchthaven kunnen gaan. De reizigers zouden kunnen inchecken in een

prendre pour le RER, le secrétaire d'Etat signale que la planification régionale (PRD, Plan Iris) définit un certain nombre de mesures d'accompagnement telles, que la spécialisation des voiries, le maintien du volume de circulation entrant dans la Région, à un niveau inférieur au volume de 1990, et une politique volontariste de stationnement.

La CIMIT est également bien consciente de l'importance de ces mesures. Un des trois groupes de travail du comité à haut niveau planche précisément sur ces questions. Des outils de modélisation (modèle Esteem) sont mis au point pour quantifier ce risque d'exode et tester des politiques pour y remédier. Toutes ces mesures devront être mises en oeuvre en phase avec la montée en puissance du RER, sous peine de faire chuter l'accessibilité globale de la ville et d'augmenter encore l'exode à la fois des habitants et des entreprises.

XI.2. Echange de vues

Pour M. Denis Grimberghs, l'avis du gouvernement sur le document de la Task Force de la SNCB est nuancé et montre qu'il convient de se préoccuper - pour disposer d'informations neutres - notamment de l'évolution du trafic à grande vitesse avant de prendre une décision formelle quant au second terminal TGV. Il faut voir comment organiser ces études de la manière la plus impartiale par rapport à cette problématique.

M. Willem Draps demande si le commissaire souhaite qu'on fasse une étude d'opportunité.

M. Denis Grimberghs estime qu'on se posera la question en groupe de travail. Argumenter qu'il est opportun d'avoir une porte d'entrée vers l'aéroport de Bruxelles-National sur le territoire régional est une chose. Il conviendrait cependant de trouver les parkings en périphérie pour Bruxelles-National en dehors du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et de prévoir une utilisation plus importante des chemins de fer pour se rendre à Bruxelles-National. On ne peut continuer à construire des parkings tout en incitant les gens à prendre le train pour aller à Bruxelles-National.

Il faut également que les autorités de l'aéroport augmentent la visibilité de la gare de chemins de fer qui se trouve sous le terminal à Bruxelles-National et améliorent l'information des voyageurs.

M. Denis Grimberghs a été frappé d'entendre que même le secrétaire d'Etat appelait le second terminal TGV la gare "Bruxelles-Europe". Une porte d'entrée vers l'aéroport de Bruxelles-National en territoire bruxellois pourrait être une bonne chose ; il faut pouvoir préenregistrer ses bagages pour se rendre à l'aéroport. Il signale toutefois que l'équipement de BATC permet dès à présent de préenregistrer

tweede HST-terminal en zich daarna naar de luchthaven begeven. De heer Denis Grimberghs wijst er echter op dat de reizigers dankzij het systeem van BATC nu al op voorhand kunnen inchecken in vijf grote Belgische stations. Hij begrijpt bijgevolg niet waarom dat “in the middle of nowhere” zou moeten gebeuren.

De reizigers geven de voorkeur aan een incheckbalie in de nabijheid van hun hotel, dat meestal dichtbij het centraal station ligt. Bij de volgende renovatie van het centraal station zou overwogen moeten worden om de incheckbalie die dichtbij de belangrijkste Brusselse hotels ligt, opnieuw te openen.

De heer Denis Grimberghs vindt geen enkel spoor van de planning van de tweede HST-terminal in de gewestelijke stedenbouwkundige documenten (GewOP, GBP I en II, GemOP van de betrokken gemeenten).

De heer Denis Grimberghs wil weten wat er zal gebeuren met het multimodale platform in de Haven van Brussel. De wanordelijke ontwikkeling van het havengebied zou een dienst van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet in het gedrang mogen brengen.

Het advies van de regering over het rapport van de Task Force van de NMBS berust in grote lijnen op de SOFRETU-studie. De heer Denis Grimberghs wijst er de staatssecretaris op dat het Brussels Parlement in zijn aanbevelingen over het GEN een aantal vragen had gesteld, met name over de reorganisatie van lijn 28. Kan de staatssecretaris meer uitleg geven over het SOFRETU-schema of over het schema dat de Brusselse regering in dat verband gekozen heeft?

De heer Alain Adriaens stelt vast dat de NMBS-bestuurders het handig aan boord leggen: de NMBS-lobby verspreidt het rapport van de Task Force, zowel de technische GEN-werkgroep en de ICVI voeren voorafgaande studies uit die deel hadden moeten uitmaken van de effectenstudie waarvoor de NMBS zelf zou moeten instaan.

De staatssecretaris kaart de rol aan die de openbare vervoermaatschappijen – de MIVB, maar ook de TEC en De Lijn - in het kader van het GEN moeten spelen. De vraag rijst echter tot waar ze in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten rijden. De heer Alain Adriaens heeft onlangs deelgenomen aan een debat waarin een vertegenwoordiger van staatssecretaris Eric André beweerde dat de mobiliteit in Brussel verbeterd was en dat er tijdens de spitsuren vooral verkeersopstoppingen waren in de rand van de vijfhoek. De bussen van De Lijn en de TEC moeten langs die knelpunten rijden, wat de relevantie van het GEN-project enigszins afzwakt.

De heer Alain Adriaens wenst dat in de studie waarover de heer Delathouwer gesproken heeft, niet alleen onderzocht wordt hoe de reizigers zonder onderbreking in stadscentrum kunnen geraken. Er zou ook onderzocht moeten

ses bagages et son vol dans cinq grandes gares belges. Il ne comprend dès lors pas pourquoi cela devrait se faire au milieu de nulle part.

Les voyageurs préfèrent faire l'enregistrement tout près de leur hôtel, en général à proximité de la gare Centrale. La prochaine rénovation de la gare Centrale devrait être l'occasion d'envisager cette possibilité de rouvrir le lieu d'enregistrement pour l'aéroport à proximité des principaux hôtels bruxellois.

Quant à la planification du second terminal TGV au niveau régional, M. Denis Grimberghs n'en a vu aucune trace dans les documents planologiques régionaux (PRD, PRAS I et II, PCD des communes concernées).

M. Denis Grimberghs souhaiterait savoir ce qu'il advient de la plate-forme multimodale au port de Bruxelles. Il ne faudrait pas qu'un service de la Région de Bruxelles-Capitale soit remis en cause par le développement anarchique de la zone.

L'avis du gouvernement sur le document de la Task Force de la SNCB repose globalement sur l'étude SOFRETU. M. Denis Grimberghs tient à rappeler au secrétaire d'Etat que dans ses recommandations sur le RER, le Parlement bruxellois avait émis un certain nombre d'observations quant à la réorganisation de la ligne 28. Le secrétaire d'Etat peut-il fournir une explication plus fine du schéma SOFRETU ou du schéma retenu par le gouvernement bruxellois à cet égard ?

M. Alain Adriaens constate que les dirigeants de la SNCB sont habiles le lobby SNCB divulgue le document; de la Task Force, tant le groupe technique RER à haut niveau que la CIMIT se lancent dans des pré-études qui auraient dû faire partie de l'étude d'incidences que la SNCB devrait assumer elle-même.

Le secrétaire d'Etat a abordé le rôle que doivent jouer les sociétés de transports en commun au niveau du transport public routier dans le cadre du RER et ce tant la société STIB que les TEC et de De Lijn. La question se pose cependant: jusqu'où doivent-elles pénétrer au sein de la Région de Bruxelles-Capitale? Récemment, M. Alain Adriaens participait à un débat où un représentant du secrétaire d'Etat Eric André affirmait que la mobilité à Bruxelles s'était améliorée mais que la congestion survenait, aux heures de pointe, en périphérie du pentagone. Les lignes de bus de De Lijn et des TEC sont prises dans ces goulets de congestion, ce qui diminue quelque peu la pertinence du projet RER.

M. Alain Adriaens souhaite que l'étude dont M. Delathouwer a parlé ne se limite pas à examiner comment parvenir au centre ville sans rupture de charge. Il con viendrait d'étudier si les villes du Brabant flamand et du

worden of de pendelaars per auto in de steden van Vlaams- en Waals-Brabant zouden kunnen overstappen op de GEN-stations die buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest liggen in plaats van tot in het stadscentrum te rijden.

De heer Alain Adriaens vindt dat de toevloed van privé voertuigen aan de luchthaven dringend aangepakt moet worden. De Brusselse taxi's die reizigers naar Brussel-Nationaal vervoeren, zouden eveneens reizigers in Zaventem moeten kunnen oppikken. Anders worden de brandstofkosten van de terugrit niet vergoed.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet dringend onderhandelen met het Vlaamse Gewest, in het bijzonder met de burgemeester van Zaventem, om het wegverkeer te doen afnemen en de luchtvervuiling rond en in Brussel te verminderen.

Volgens de heer Christos Doulkeridis kunnen er pas grote investeringen worden gedaan als er vooraf een prioriteitenlijst is opgesteld. Hij wenst in dit verband het advies van de gewestregering.

De staatssecretaris heeft de commissieleden meegedeeld dat hij een studie had laten uitvoeren waarin de twee projecten voor de tweede HST-terminal, het eerste in Schaarbeek-Vorming en het tweede in Zaventem, op dezelfde manier onderzocht worden. In dit verband wil de heer Christos Doulkeridis weten of het Brussels Hoofdstedelijk Gewest proactief optreedt of achter de feiten aan holt. Is het Gewest van zins om, koste wat kost, voorrang te geven aan het GEN en aan de nodige begeleidende maatregelen, en dan pas aan een andere prioriteit op het vlak van de mobiliteit?

Heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ook eigen ideeën over de ontwikkeling van de mobiliteit in Brussel? Heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nagegaan of een tweede terminal noodzakelijk is en of het mogelijk is om die terminal te vestigen op bijvoorbeeld het emplacement van het Weststation?

De heer Christos Doulkeridis wenst in de tweede plaats de kwestie van de tariefintegratie aan te kaarten. Alvorens het over de infrastructuur te hebben vindt hij dat er eerst een degelijke overeenkomst moet zijn om de overstap op het openbaar vervoer te bewerkstelligen.

De staatssecretaris meent dat de spoorwegverbinding met de luchthaven Brussel-Nationaal moet verbeteren. Op zich zal dat echter niet volstaan als de mentaliteit dezelfde blijft. Het probleem is niet dat de reizigers naar Brussel-Nationaal of met een andere bestemming onvoldoende geïnformeerd zijn. Als de meeste reizigers met de wagen en niet met het openbaar vervoer naar Brussel-Nationaal rijden, heeft dat in de eerste plaats te maken met hun mentaliteit.

Volgens de staatssecretaris is het absurd om parkeerplaatsen aan Schaarbeek-Vorming aan te leggen opdat de

Brabant wallon ne peuvent pas être des points de rabattement du transport routier vers les gares RER en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale, plutôt que de venir encombrer le centre-ville de la capitale.

M. Alain Adriaens aborde enfin la nécessité plus qu'urgente de remédier à l'irrigation principale de l'aéroport par les véhicules privés. Il faudrait que les taxis bruxellois qui transportent des voyageurs jusqu'à Bruxelles-National puissent également embarquer des voyageurs à Zaventem. A défaut, la perte de carburant pour les taxis bruxellois est énorme.

Il est urgent que la Région de Bruxelles-Capitale négocie avec la Région flamande, en particulier avec le bourgmestre de Zaventem, pour pouvoir soulager les voiries et diminuer la pollution de l'air autour et dans Bruxelles.

Pour M. Christos Doulkeridis il ne peut y avoir d'investissement budgétivore sans établir au préalable des hiérarchies dans les priorités. Il souhaiterait recueillir à cet égard l'avis du gouvernement régional.

Le secrétaire d'Etat a informé les commissaires qu'il avait commandé une étude pour envisager de la même manière les deux projets de terminal soit à Schaarbeek-Formation, soit à Zaventem. A ce sujet, M. Christos Doulkeridis souhaiterait savoir si la Région de Bruxelles-Capitale a une démarche pro-active plutôt qu'une démarche réactive. La Région compte-t-elle coûte que coûte privilégier en premier lieu le RER et les mesures d'accompagnement nécessaires et puis seulement telle ou telle priorité en matière de mobilité ?

La Région de Bruxelles-Capitale a-t-elle également une option plus volontariste et personnelle quant au développement de la mobilité à Bruxelles ? Si un second terminal est nécessaire, la Région de Bruxelles-Capitale a-t-elle étudié la faisabilité de son implantation sur le site de la gare de l'Ouest par exemple ?

En second lieu, M. Christos Doulkeridis souhaite évoquer la question de l'intégration tarifaire. Il lui semble qu'avant d'envisager les infrastructures à proprement parler, un accord solide est nécessaire pour assurer le transfert modal vers les transports en commun.

Le secrétaire d'Etat estime qu'il convient d'améliorer la liaison ferroviaire avec l'aéroport de Bruxelles-National ; mais cela ne suffira pas en soi si on ne change pas les mentalités. Le problème n'est pas le manque d'information des voyageurs à Bruxelles-National même ou ailleurs. Si la majorité des voyageurs se rendent à Bruxelles-National en voiture plutôt qu'en transports en commun, c'est affaire de comportement.

Selon le secrétaire d'Etat, il est absurde de développer des places de stationnement à Schaarbeek-Formation pour

reizigers via de people mover en de diabolo Brussel-Nationaal kunnen bereiken. Hij ziet trouwens niet in hoe het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor die 10.000 parkeerplaatsen gemobiliseerd zal worden. Zijn persoonlijk standpunt is in ieder geval duidelijk: “njet”.

Het lijkt wel alsof de NMBS geen vertrouwen in zichzelf heeft. Een tweede HST-terminal aanleggen die rechtstreeks met de luchthaven Brussel-Nationaal verbonden zou zijn, staat volledig haaks op de vraag om 10.000 parkeerplaatsen.

De staatssecretaris vindt dat het Brussels Gewest een proactief beleid voert dat ook in het Irisplan terug te vinden is.

De NMBS is zeer ambitieus, maar stelt zich geen vragen over het nut om staatsgelden in megaprojecten te investeren. De NMBS lijkt zelfs niet te weten wanneer de capaciteit van de terminal Brussel-Zuid volledig benut zal zijn. Hoe dan ook, niemand in Brussel heeft hier duidelijke cijfers over.

De staatssecretaris is het daar niet mee eens ; het is geen goede manier om het overheidsgeld te beheren gelet op de openbare dienstverlening waarvoor de NMBS moet zorgen.

Volgens de staatssecretaris zal een Gewestelijk Expresnet niet alle mobiliteitsproblemen in Brussel oplossen.

Het GEN in Parijs maakt alleen gebruik van spoorwegen. Het Brusselse GEN berust op een combinatie van verschillende vervoerswijzen.

De staatssecretaris herinnert eraan dat in het Vlaams Gewest 80 à 90 % van de pendelaars op hun privé-voertuig is aangewezen om het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te bereiken. Het is echter een illusie dat het GEN op zich zal volstaan om deze reizigers op het openbaar vervoer te doen overschakelen. Slechts een deel van die pendelaars zal de bussen van De Lijn of de TEC nemen, of op de trein en het openbaar vervoer overschakelen. In Waals- en Vlaams-Brabant hebben de openbare vervoermaatschappijen slechts een stervormig busnet naar de hoofdstad.

De staatssecretaris verwijst naar de inspanningen die het Vlaams Gewest voor het openbaar vervoer heeft geleverd door een echt overleg tussen alle betrokken actoren (provincie, Gewest, steden, gemeenten, openbare vervoermaatschappijen) tot stand te brengen, dat in “mobiliteitsconvenanten” resulteerde, waarbij voorrang wordt gegeven aan het openbaar vervoer en aan vlot verkeer op de kruispunten. Hij vindt dat ook in Brussel alle actoren moeten samenwerken. Volgens hem zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest De Lijn en de TEC nodig hebben

assurer - via de “ people mover ” et le diabolo - une liaison vers Bruxelles-National. Il ne voit d'ailleurs pas comment on va mobiliser la Région de Bruxelles-Capitale pour ces 10.000 emplacements. En tout cas, son avis personnel est clair : c'est un "njet" catégorique.

La SNCB semble ne pas avoir confiance dans ses propres capacités car implanter un second terminal TGV qui serait relié directement à l'aéroport de Bruxelles-National tout en demandant 10.000 places de stationnement est une contradiction flagrante (la SNCB demande en quelque sorte de soustraire des clients aux chemins de fer).

M. Christos Doulkeridis interrogeait le secrétaire d'Etat quant à la politique pro-active bruxelloise. Il estime que celle-ci est incluse dans le Plan Iris qui devra être suivi.

La SNCB est très ambitieuse, mais ne se pose pas de questions quant à l'utilité d'investir les deniers publics dans des mégaprojets. Il semble que la SNCB elle-même ne sache pas quand le terminal de Bruxelles-Midi sera saturé. De toute manière, personne à Bruxelles ne dispose de chiffres clairs à cet égard.

Le secrétaire d'Etat n'est pas d'accord avec cette méthode ; ce n'est pas une bonne manière de gérer les finances publiques dans l'intérêt de la mission de service public que doit accomplir la SNCB.

Le secrétaire d'Etat ne pense pas qu'un Réseau express régional soit le salut à tout problème de mobilité à Bruxelles.

Le RER à Paris ne comporte que le RER ferroviaire ; dans le cas présent, il s'agit de mettre en place un concept intermodal.

Le secrétaire d'Etat rappelle qu'en Région flamande, 80 à 90 % des navetteurs n'ont pas d'autre alternative pour rejoindre la Région de Bruxelles-Capitale que le véhicule privé. Il est illusoire de penser que le RER va automatiquement transformer ces navetteurs en clientèle captive. Seule une proportion de ces navetteurs vont prendre les bus de De Lijn ou ceux des TEC, plus le report modal vers les chemins de fer et vers les transports en commun. Il faut savoir que dans le Brabant wallon et le Brabant flamand, les sociétés de transports en commun n'ont que des bus qui se dirigent en étoile vers la capitale.

A l'image des efforts entrepris en faveur des transports en commun en Région flamande qui assurent une concertation réelle entre tous les acteurs concernés (Province, Région, ville, communes, Société de transports en commun) et qui débouchent sur des “ mobiliteitsconvenanten ” assurant notamment la priorité aux transports en commun et une véritable fluidité aux carrefours, le secrétaire d'Etat estime qu'il convient de prévoir à Bruxelles une coopération réelle entre tous les acteurs, à l'image de ces “ mobiliteitsconvenanten ”. Selon le secrétaire d'Etat, la

om een duurzame mobiliteit op zijn grondgebied tot stand te brengen.

De staatssecretaris deelt ten slotte mee dat De Lijn eind 1999 200 miljoen heeft uitgetrokken voor de verbetering van de busdienst van De Lijn naar Brussel via de Haachtsesteenweg. Deze steenweg is op het stuk tussen Melsbroek en Steenokkerzeel een voorrangsweg voor bussen geworden. De staatssecretaris meent dat er met De Lijn en de MIVB overleg moet worden gepleegd om de verkeersopstoppingen te verminderen. Vlaanderen wil werk maken van een duurzaam mobiliteitsbeleid: er zijn zowat overal “mobiliteitsconvenanten” gesloten. Vandaag onderzoekt het Vlaamse Gewest een decreet dat gebaseerd is op de praktische werking van die mobiliteitsconvenanten. Het Vlaamse Gewest moet echter begrijpen dat de bussen niet noodzakelijk tot in het centrum van het Brussels Gewest moeten rijden als de reizigers niet te veel hinder ondervinden van trajectonderbrekingen.

XII.1. Uiteenzetting van minister Jos Chabert

Het project van een voorstedelijk net voor Brussel, het zogenaamde gewestelijk expressnet of GEN, staat reeds lang bovenaan de agenda van het debat over de mobiliteit.

De verkeerscongestie in en rond Brussel is bekend. Iedereen is het erover eens dat dit voorstedelijk net aanzienlijk zou kunnen bijdragen tot een betere mobiliteit, leefomgeving en toegankelijkheid tot Brussel. Toch is er jaren niets of weinig gedaan voor de aanleg van dit net.

Het document van de NMBS is het resultaat van een reeks vergaderingen van de Task Force waaraan alle betrokken diensten en overheden hebben deelgenomen. De commissie heeft reeds een aantal hoorzittingen gewijd aan dit document waarover de leiding van de NMBS zich reeds meermaals uitgesproken heeft.

Deze inleiding is onontbeerlijk voor een goed begrip van het standpunt van de Brusselse regering.

Op 18 februari 2000 heeft die inderdaad een uitvoerig advies voorgelegd over dit document van de NMBS, dat vier krachtlijnen bevat :

1. de vaststelling dat dit voorstedelijk net effectief uitgewerkt moet worden en een aantal dringende of als noodzakelijk beschouwde infrastructuurwerken uitgevoerd moeten worden :

Région de Bruxelles-Capitale aura bien besoin des sociétés de De Lijn et des TEC pour assurer une mobilité durable sur son territoire.

Le secrétaire d'Etat informe enfin que De Lijn a libéré, fin 1999, 200 millions pour améliorer le service des bus de De Lijn qui pénètrent dans Bruxelles via la chaussée de Haecht où entre Melsbroek et Steenokkerzeel, cette chaussée est devenue une voie prioritaire pour les bus. Le secrétaire d'Etat estime qu'il faut entrevoir la concertation avec De Lijn et la STIB pour diminuer la congestion automobile. En Flandre, il existe une réelle volonté de faire avancer le dossier de la mobilité durable : un peu partout, des “ mobiliteitsconvenanten ” ont fleuri. Aujourd'hui, la Région flamande se penche sur un décret qui se base sur le fonctionnement de ces conventions sur le terrain. La Flandre doit cependant comprendre qu'elle ne doit pas nécessairement pénétrer jusqu'au cœur de la Région bruxelloise s'il n'en résulte pas d'inconvénients majeurs au point de vue rupture de charge pour les voyageurs.

XII.1. Audition du ministre Jos Chabert

Le projet d'un réseau pré-urbain pour Bruxelles, intitulé Réseau express régional ou RER, est depuis longtemps au centre des débats consacrés à la mobilité.

La congestion dans et autour de Bruxelles est chose connue. Et tout le monde s'accorde pour dire que ce réseau pré-urbain pourrait contribuer considérablement à diminuer la pression qui s'exerce sur la mobilité et à la sauvegarde de la qualité de vie et de l'accessibilité de Bruxelles. Et pourtant, pendant un nombre d'années, rien ou presque rien n'a été fait pour la concrétisation de ce réseau.

Le document de la SNCB est le résultat d'une série de réunions de la Task Force auxquelles tous les services et autorités concernés étaient représentés. La commission a déjà consacré un certain nombre de séances d'auditions à ce document sur lequel la direction de la SNCB s'est exprimée à plusieurs reprises.

Cette introduction est indispensable pour bien comprendre la position du gouvernement bruxellois.

Le 18 février 2000, celui-ci a effectivement émis un avis circonstancié à propos de ce document de la SNCB, qui se base sur quatre lignes de force :

1. la reconnaissance qu'il s'agit de procéder à l'élaboration effective de ce réseau pré-urbain, et à un certain nombre de travaux d'infrastructure prioritaires - ou considérés comme indispensables - comme prévus :

- twee bijkomende sporen tussen Brussel en Ottignies en Brussel en Nijvel ;
- een tunnel tussen Brussel-Schuman en Schaarbeek-Josaphat ;
- een verbinding tussen de luchthaven Brussel-Nationaal en de spoorwegen naar Leuven en Antwerpen.

Het nieuwe station dat de NMBS in Schaarbeek-Vorming plant, werd ook als een onderdeel van het voorstedelijk net beschouwd.

Op basis van dit principeakkoord, en op verzoek van de toezichthoudende minister, heeft de NMBS een document opgesteld “ Mobiliteit in en rond Brussel”.

Sinds de NMBS in 1991 het idee van een voorstedelijk net gelanceerd heeft in haar STAR 21-plan, heeft enkel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot 1998 initiatieven in die zin genomen. Het is in opdracht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat de SOFRETU-studie in 1995 tot een goed einde gebracht is. Deze studie stelt een voorstedelijk net voor met zeven spoorwegen van de NMBS en vijf buslijnen van De Lijn en de TEC. Daarnaast voorzag de studie ook in aangepaste diensten van de MIVB.

Dankzij de nimmer aflatende inspanningen van het Hoofdstedelijk Gewest en ten gevolge van de verkeersproblemen in de twee andere Gewesten heeft de federale Staat in 1998 beslist de SOFRETU-studie bij te werken. Vorig jaar is dan een principeakkoord ondertekend door de vier ministers belast met communicatie en verkeer (akkoord van de ICVI van 30 maart 1999). Dit akkoord bevat een zeer ambitieus plan dat duidelijk verder gaat dan de SOFRETU-studie ;

1. de vaststelling dat de doelstelling er klaarblijkelijk in bestaat een duurzaam mobiliteitsbeleid te voeren ;
2. het uitgangspunt dat de spoorwegterminal Brussel-Europa volledig deel moet uitmaken van het stadswafer en van het openbaarvervoernet ;
3. last but not least, dat het voorstedelijk net een aantal impulsen moet krijgen.

Het advies van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering is dus zeker geen weigering, maar mag ook niet beschouwd worden als een onvoorwaardelijke goedkeuring.

1. De regering geeft inderdaad toe dat het om een ambitieus plan gaat, maar er zal nagegaan moeten worden hoe dit ingeschakeld zal worden in het investeringsplan van de NMBS voor de periode 2001-2010. Prioritaire investeringen die reeds vastgelegd zijn, zoals de vier sporen tussen Watermaal en de Leopoldwijk, mogen geen vertraging oplopen.

- deux voies supplémentaires reliant Bruxelles à Ottignies et Nivelles ;
- construction d'un tunnel entre Bruxelles-Schuman et Schaarbeek-Josaphat ;
- liaison entre l'aéroport Bruxelles-National et les lignes ferroviaires pour Louvain et Anvers.

La nouvelle gare prévue à Schaarbeek-Formation par la SNCB a également été considérée comme une composante du réseau pré-urbain.

C'est sur la base de cet accord de principe et à la demande de son ministre de tutelle, que la SNCB a rédigé le document "Mobilité dans et autour de Bruxelles".

Depuis que la SNCB a lancé en 1991 l'idée d'un réseau pré-urbain dans son plan STAR 21, la Région de Bruxelles-Capitale a été la seule - jusqu'en 1998 - à avoir effectué des démarches en ce sens. C'est à l'initiative de la Région bruxelloise que l'étude SOFRETU a pu être présentée en 1995, étude qui prévoyait un réseau pré-urbain avec sept lignes ferroviaires de la SNCB et cinq lignes de bus de TEC et De Lijn. A titre complémentaire, cette étude incluait également des services adaptés de la STIB.

C'est grâce aux efforts soutenus de la Région bruxelloise, d'une part, et suite aux problèmes de circulation dans les deux autres Régions, d'autre part, que l'Etat fédéral a décidé en 1998 de procéder à une actualisation de l'étude SOFRETU, qui a abouti l'année dernière à la signature d'un accord de principe par les quatre ministres en charge des communications et du transport (accord de la CICI du 30 mars 1999). Cet accord comprend un plan très ambitieux qui va nettement plus loin que l'étude SOFRETU ;

1. le constat que l'objectif consiste apparemment à mener une politique de mobilité durable ;
2. la thèse que le terminal ferroviaire Bruxelles-Europe doit s'intégrer complètement au tissu urbain et au réseau de transport urbain ;
3. et, "last but not least", qu'il faut donner au réseau pré-urbain un certain nombre d'impulsions.

L'avis du gouvernement bruxellois ne constitue dès lors aucunement un refus, mais ne peut non plus être interprété comme une approbation inconditionnelle.

1. Le gouvernement reconnaît effectivement qu'il s'agit d'un plan ambitieux. Reste à voir comment il sera intégré au plan d'investissements de la SNCB à élaborer pour la période 2001-2010. En effet, des investissements prioritaires qui sont déjà prévus, comme les quatre voies entre Watermael et le Quartier Léopold, ne peuvent encourir de retards.

De regering eist bovendien dat de noodzaak van nieuwe investeringen aangetoond wordt op grond van reële verkeersprognoses en het potentiële aanbod van het spoor.

2. Het voorstedelijk net is een essentieel element in een duurzaam mobiliteitsbeleid, net zoals de goede aansluiting tussen de verschillende vervoermodi. Het is dan ook nodig dat alle beschikbare infrastructuur, zelfs de ringlijnen 26 en 28, maximaal gebruikt wordt; de aansluiting tussen tram, bus, metro en trein moet zo goed mogelijk zijn. Ook de fiets moet daarin ingepast worden.

3. Een spoorwegterminal Brussel-Europa mag geen geïsoleerd HST-station worden. Indien de toename van het HST-verkeer een bijkomende terminal vereist, dan nog moet die deel uitmaken van het IC-net en het voorstedelijk net. De aansluitingen met bus, tram en metro moeten zo goed mogelijk zijn, en de druk van het verkeer op de stedelijke omgeving mag niet meer toenemen.

4. Met het oog op een definitieve en onomkeerbare uitvoering van het voorstedelijk net, legt de regering de nadruk op de snelle oprichting van de volgende organen en structuren :

- een operationeel orgaan belast met de coördinatie van de verschillende taken van de overheidsbesturen (beheerscontracten, samenwerkingsakkoorden, bepalen van het aanbod, verdeling van exploitatieverliezen) ;
- een cel van deskundigen die logistieke steun verleent aan de werkgroep van het GEN ;
- een gemeenschappelijke structuur NMBS-MIVB-De Lijn-TEC voor de coördinatie van het aanbod, de informatie en de tarieven.

Dit hoofdstuk over de NMBS was tamelijk lang, maar het voorstedelijk net heeft niet enkel te maken met het spooraanbod. De andere vervoersmaatschappijen (MIVB, De Lijn, TEC) hebben ook een belangrijke rol te spelen. Zonder hun bijdrage en zonder de nodige complementariteit, kan men geen voorstedelijk net aanleggen dat die naam waardig is.

Men mag niet uit het oog verliezen dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gemeenten belangrijke taken zullen krijgen en een aantal begeleidingsmaatregelen zullen moeten nemen.

Een aangepast parkeerbeleid zal ervoor moeten zorgen dat er gemakkelijk naar het openbaar vervoer overgestapt kan worden. Een van de manieren om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken is een goede verplaatsingssnelheid. Waar mogelijk moeten er vrije banen voor tram en bus komen.

Le gouvernement exige en outre que la nécessité de nouveaux investissements soit démontrée sur la base de prévisions réelles au niveau du trafic et de l'offre ferroviaire potentielle.

2. Le réseau pré-urbain constitue une donnée essentielle pour une politique de mobilité durable, tout comme l'intermodalité des différents modes de transport. C'est pourquoi toute l'infrastructure disponible, même les lignes de ceinture 26 et 28, doit être utilisée au maximum, et les communications internes entre tram, bus, métro et train doivent être optimales. De plus, on ne peut pas perdre de vue l'intermodalité avec le vélo.

3. Un terminal ferroviaire Bruxelles-Europe ne peut être une gare TGV isolée. Si la croissance du trafic TGV justifie un terminal complémentaire, celui-ci doit s'intégrer au réseau IC et au réseau pré-urbain. Dans le cadre de l'intermodalité également, les liaisons avec le tram, bus et métro doivent être optimales, et la pression du trafic sur l'environnement urbain ne peut plus augmenter.

4. Afin que la réalisation du réseau pré-urbain puisse enfin débiter pour de bon et de façon irréversible, le gouvernement insiste sur la création rapide des organes et structures suivants :

- un organe opérationnel mandaté pour la coordination des différentes missions des pouvoirs publics (contrats de gestion, accords de coopération, définition de l'offre, partage des pertes d'exploitation) ;
- une cellule d'experts chargée d'apporter un soutien logistique au groupe de travail RER ;
- une structure commune SNCB-STIB-De Lijn-TEC pour la coordination de l'offre, de l'information et des politiques tarifaires.

Ce chapitre sur la SNCB était assez long, mais cela ne signifie pas que le réseau pré-urbain ne concernerait que l'offre ferroviaire. Les autres opérateurs de transport (STIB, De Lijn, TEC) ont également un rôle important à jouer. Sans la contribution de ces sociétés et sans une complémentarité réciproque, on ne peut mettre sur pied un réseau pré-urbain digne de ce nom.

Il ne faut pas perdre de vue que la Région de Bruxelles-Capitale et les communes auront des missions importantes à remplir, en prenant un certain nombre de mesures d'accompagnement.

Une politique de stationnement sur mesure est nécessaire pour stimuler le transfert modal vers les transports en commun. Un des éléments pour augmenter l'attractivité des transports en commun est leur fluidité. Là où cela s'avère possible, il faut prévoir des sites réservés aux trams et bus.

Vlot verkeer in de Brusselse agglomeratie is van essentieel belang, niet enkel om de stromen uit Vlaanderen en Wallonië op te vangen, maar ook en vooral om de Brusselaars in hun eigen Gewest goede verplaatsingsmogelijkheden te bieden en om de leefomgeving in de gemeenten te vrijwaren.

Brussel heeft nood aan een volledig voorstedelijk net, waarvan het plan van de NMBS deel uitmaakt. Na jaren treuzelen, is de aanzet tot dit net gegeven.

Het kan overdreven lijken, maar de minister durft beweren dat eerlang een cruciale stap gezet zal worden. Het zou onverantwoord zijn beslissingen uit te stellen die nu genomen moeten worden, want de mobiliteitsproblemen worden ieder jaar groter.

Daarom meent de minister dat iedereen zijn verantwoordelijkheid moet nemen en de beslissingen moet nemen die de leefbaarheid van het Gewest kunnen verzekeren en die het in staat moeten stellen zijn rol als Belgische en Europese hoofdstad te blijven vervullen.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering is daar zeker toe bereid en haar advies van 18 februari 2000 is in dat opzicht belangrijk. De regering houdt daarin rekening met de werkelijkheid en is zich bewust van de te leveren inspanningen, maar weigert wel bijkomende en ondraaglijke lasten op te leggen aan de bevolking. Ook voor de Brusselaars moet het voorstedelijk net een tastbare verbetering zijn.

XII.2. Gedachtewisseling

De heer Willem Draps vraagt een terminologische verduidelijking in het Frans. Minister Jos Chabert heeft het gehad over een 'réseau pré-urbain' (voorstedelijk net). Zou men niet beter spreken over een 'réseau péri-urbain' ?

De heer Jean-Pierre Cornelissen vindt dat de Nederlandse term voorstadsnet letterlijk vertaald geweest is.

De minister is het daarmee eens.

De heer Willem Draps meent dat iedereen wel weet waarover men spreekt en de blauwdruk van het net uit de SOFRETU-studie kent, maar dat men het toch over de toekomstige benaming van het net zal moeten hebben wanneer de aanbevelingen opgesteld worden. Hij wijst erop dat de staatssecretaris zelf eerder over een intergewestelijk net spreekt. De commissie heeft de benaming 'RER' uit Parijs overgenomen, die ook in Zürich gebruikt wordt. In Duitsland, Denemarken en Oostenrijk heeft men gekozen voor de benaming 'S-Bahn', in tegenstelling tot de metro,

La fluidité du trafic dans l'agglomération bruxelloise est essentielle, non seulement à cause du trafic en provenance de Flandre et de Wallonie, mais également - et surtout - pour offrir aux Bruxellois des transports de qualité dans leur propre région et pour sauvegarder la qualité de vie dans les communes.

L'ensemble du réseau pré-urbain, dont fait partie le plan de la SNCB, constitue une nécessité absolue pour Bruxelles. Après des années de tergiversations, l'impulsion pour une réalisation effective de ce réseau vient d'être donnée.

Cela peut paraître exagéré, mais le ministre ose affirmer qu'on se trouve à la veille d'une phase cruciale. Il serait irresponsable de remettre à plus tard les décisions qui doivent être prises, car les problèmes de mobilité augmentent d'année en année.

C'est pourquoi le ministre estime que tous doivent prendre leurs responsabilités et les décisions qui s'imposent pour sauvegarder la viabilité de la Région, décisions qui doivent lui permettre de continuer à jouer pleinement son rôle de capitale belge et européenne.

Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale y est tout à fait disposé, et son avis du 18 février 2000 est par conséquent essentiel : dans cet avis, le gouvernement bruxellois tient compte de la réalité et reconnaît les efforts à réaliser, mais ne veut sûrement pas imposer de charges supplémentaires et insupportables à la population. Pour les Bruxellois également, ce réseau pré-urbain devra apporter des améliorations réelles et tangibles.

XII.2. Echange de vues

M. Willem Draps souhaiterait clarifier une question de terminologie. Le ministre Jos Chabert a parlé de réseau pré-urbain. Ne conviendrait-il pas plutôt de parler de réseau péri-urbain ?

M. Jean-Pierre Cornelissen estime qu'il s'agit d'une traduction littérale de "voorstadsnet".

Le ministre le reconnaît.

M. Willem Draps estime - bien que tout le monde sache de quoi on parle et connaît plus ou moins la trame des lignes futures correspondant à l'étude SOFRETU - qu'il faudra discuter de l'appellation du futur réseau lors de l'élaboration des recommandations. Il a noté que le secrétaire d'Etat parle, lui, plutôt de réseau interrégional. La commission a repris l'appellation RER de Paris, qui vaut également à Zurich. En Allemagne, au Danemark et en Autriche, on a opté pour la dénomination de S-Bahn par opposition au métro, qui est appelé U-Bahn. Il constate qu'à

die 'U-Bahn' genoemd wordt. In Brussel is nog geen keuze gemaakt.

De heer Jean-Pierre Cornelissen wijst erop dat in het Nederlands het letterwoord anders is, te weten 'GEN' (gewestelijk expressnet).

De heer Willem Draps vindt dat men beter hetzelfde letterwoord in de twee talen zou gebruiken zodat het voor de drie Gewesten gebruikt kan worden. Hij voegt eraan toe dat de benaming 'RER' tot verwarring leidt, want het net ligt voor het grootste deel op het grondgebied van de twee andere Gewesten.

De minister geeft toe dat het tegelijk een voorstadsnet, een voor-voorstadsnet en een interstedelijk net zal zijn.

De heer Johan Demol vraagt of minister Jos Chabert een voorkeur heeft voor de vestigingsplaats van de tweede HST-terminal Brussel-Europa.

Minister Jos Chabert zegt dat in het akkoord van 30 maart 1999 duidelijk wordt bepaald dat de tweede HST-terminal in Schaarbeek-Vorming komt.

De heer Willem Draps preciseert dat zelfs indien er niets op de site van Schaarbeek zelf komt, de gemeente Schaarbeek toch de gevolgen zal ondervinden van een vestiging aldaar, op het vlak van mobiliteit, milieu en stedenbouw.

De minister antwoordt dat er een mobiliteits- en toegankelijkheidsplan opgesteld zal moeten worden, naast de 'people mover' in 2008-2009.

Volgens mevrouw Geneviève Meunier kan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest reeds initiatieven nemen met de middelen waarover het beschikt om voornamelijk het bovengrondse openbaar vervoer te verbeteren: vrije banen, verbetering van de reissnelheid, parkeerbeleid, uitvoering van de bedrijfsvervoerplannen. Dit staat reeds allemaal in de ordonnantie betreffende de strijd tegen de luchtvervuiling.

De volksvertegenwoordigster stelt vast dat aan de leden van de commissie de staatssecretaris heeft verklaard dat de exacte plaats van de terminal nog niet vaststond. Er zou een studie aan de gang zijn om te onderzoeken of Schaarbeek-Vorming of Zaventem de beste locatie zijn. De minister lijkt het daar niet mee eens te zijn.

De minister zegt aan mevr. Geneviève Meunier dat de federale minister in haar begroting over 8 tot 9 miljard beschikt om het GEN tijdens deze zittingsperiode van jaar tot jaar verder aan te leggen (rollend materieel of infrastructuurwerken).

Hij onderstreept dat de bijdragen van de Gewesten en van de NMBS tot de exploitatiekosten nog niet bepaald zijn. Het spreekt vanzelf dat Brussel de kleinste bijdrage zal moeten

Bruxelles, on n'a pas encore tranché en matière de terminologie.

M. Jean-Pierre Cornelissen signale qu'en néerlandais le sigle est différent, il s'agit du GEN (Gewestelijk expressnet).

M. Willem Draps pense qu'il serait de bon aloi d'avoir un sigle unique dans les deux langues, qui conviendrait pour les trois Régions. Il ajoute que l'appellation RER est trompeuse, car le réseau concernera bien plus les deux autres Régions que la Région bruxelloise.

En effet, reconnaît le ministre, ce sera à la fois un réseau pré-urbain, péri-urbain et intra-urbain.

M. Johan Demol souhaite savoir si le ministre Jos Chabert a une préférence quant à la localisation du second terminal TGV Bruxelles-Europe.

Le ministre Jos Chabert indique que dans l'accord du 30 mars 1999, il est clairement stipulé que c'est à Schaarbeek-Formation que se situera le second terminal TGV.

M. Willem Draps précise que même si rien n'est situé sur le territoire de Schaarbeek, la commune de Schaarbeek subira néanmoins les conséquences au point de vue de la mobilité, de l'environnement et de l'urbanisme.

Le ministre fait savoir qu'un plan de mobilité et d'accessibilité devra être réalisé en plus du "people mover" en 2008-2009.

Pour Mme Geneviève Meunier, la Région de Bruxelles-Capitale peut déjà avancer avec les moyens existants et prendre les mesures nécessaires pour favoriser les transports en commun, principalement de surface: sites propres, amélioration de la vitesse commerciale, politique de stationnement et concrétisation des plans de déplacement des entreprises, tels qu'ils sont prévus dans l'ordonnance sur la pollution de l'air.

La députée constate que le secrétaire d'Etat a informé les commissaires que la localisation exacte du terminal n'était pas encore déterminée; une étude serait en cours pour voir si la localisation la plus adéquate est Schaarbeek-Formation ou Zaventem. Cela ne semble pas être l'opinion du ministre.

Le ministre informe Mme Geneviève Meunier que le ministre fédérale dispose de 8 à 9 milliards pour concrétiser, chaque année de la législature, le RER, soit en matériel roulant, soit en travaux d'infrastructures.

Il tient à souligner que les quotes-parts des différentes Régions et de la SNCB dans les frais d'exploitation n'ont pas encore été déterminées. Il est bien entendu que

leveren, aangezien het vooral gaat om een verbeterde toegankelijkheid tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De NMBS weigert echter de exploitatiekosten van het GEN op zich te nemen. Die komen ten laste van de andere Gewesten en de federale Staat. De minister vindt dat Brussel daarin eigenlijk niet moet bijdragen, want het zijn niet de Brusselaars die van het GEN gebruik zullen maken.

De heer Willem Draps is het daar niet mee eens : ook de Brusselaars moeten van het GEN gebruik kunnen maken; het is een essentiële schakel in het geïntegreerde net van openbaar vervoer.

De minister geeft toe dat uitgebreide begrotingsmiddelen vereist zijn. Een embryonaal GEN bestaat reeds op de lijn Brussel-Vilvoorde. Men moet niet wachten tot het net als bij toverslag in 2008 zal verschijnen.

Tezelfdertijd moeten begeleidingsmaatregelen genomen worden voor het GEN in Brussel en moeten de aansluitingen tussen de MIVB en de NMBS en de toegang tot hun stations verbeterd worden.

Er moet ook een parkeerbeleid komen, wat niet eenvoudig is in een stadsgewest noch buiten het Hoofdstedelijk Gewest. Vaak bevinden de NMBS-stations van de rand zich in het centrum van gemeenten of kleine steden.

Als Brussels minister voor mobiliteit, moet hij erop toezien dat de vrije banen voor het bovengrondse openbaar vervoer goed aangelegd worden en dat de gemeenten een coherent parkeerbeleid voeren.

De minister geeft toe dat Brussel een van steden is waar de autobestuurders het minst discipline hebben bij het parkeren. Het wordt hoog tijd dat de lokale politie optreedt ; hij heeft opnieuw een oproep gedaan tot de conferentie van burgemeester en schepenen. In de aanbevelingen van het parlement zou eraan herinnerd moeten worden dat de lokale besturen ook plichten hebben inzake mobiliteit.

De minister verklaart dat de tweede HST-terminal in het stadswaefsel ingepast moet worden en een polyvalent centrum moet zijn met ook een GEN-station. Volgens hem is het CCN een mini-project dat daarmee vergelijkbaar is ; ook dat vormt een polyvalent communicatiecentrum.

De minister voegt eraan toe dat de commissieleden zouden moeten gaan kijken naar de maquettes van de tweede HST-terminal in Eurostation, want alle vergunningen zijn reeds afgegeven.

Mevr. Geneviève Meunier herinnert eraan dat het enkel gaat om de vergunningen voor de hogesnelheidslijnen.

Bruxelles devra avoir la quote-part la plus faible, car il s'agit principalement de faciliter l'accès vers la Région de Bruxelles-Capitale. Cependant, la SNCB refuse d'assumer les frais d'exploitation du RER. Ce sera aux autres Régions et au Fédéral à assumer. Le ministre estime qu'une quote-part bruxelloise ne se justifie guère, car ce ne sont pas les Bruxellois qui emprunteront le RER.

M. Willem Draps conteste cette affirmation : les Bruxellois doivent pouvoir emprunter le RER également ; il s'agit d'un maillon essentiel d'un réseau de transports en commun intégré.

Le ministre reconnaît que le budget requis est important. Il n'en faut pas moins pour déjà commencer là où c'est possible. Un pré-RER s'installe dès à présent sur la ligne Vilvoorde-Bruxelles. Il ne faut pas attendre 2008 et un coup de baguette magique pour mettre en branle le réseau.

Il faudra prévoir de manière concomitante les mesures d'accompagnement au RER à Bruxelles et améliorer les points de rencontre des stations STIB/SNCB, ainsi que leur accès.

Il conviendra également de définir une politique de stationnement, ce qui n'est pas chose aisée en région urbaine, ni facile en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale, car souvent les gares SNCB en périphérie se situent dans les centres des communes ou des petites villes.

En tant que ministre bruxellois de la mobilité, le ministre devra veiller à la réalisation optimale de sites propres pour les transports en commun en surface et à l'exécution par les communes d'une politique de stationnement cohérente.

Le ministre reconnaît que Bruxelles est une des villes les plus indisciplinées en matière de stationnement. Il faut que les polices locales commencent à agir ; il a relancé un appel à la Conférence des bourgmestres et échevins. Il serait bon de rappeler, dans les recommandations du Parlement, que les autorités locales ont également des devoirs en matière de mobilité.

Le second terminal TGV doit s'intégrer dans le tissu urbain et être un terminal polyvalent avec intégration d'une gare RER à cet endroit. Selon lui, le CCN est un mini-project de la même trempe ; il s'y trouve également un nœud de communication polyvalent.

Le ministre ajoute qu'il serait utile que les commissaires voient la maquette du second terminal TGV à Eurostation car tous les permis ont déjà été délivrés.

Mme Geneviève Meunier rappelle qu'il s'agit uniquement des permis nécessaires pour le tracé des voies à grande vitesse.

De minister veronderstelt dat de federale minister aan de federale regering zal vragen om het akkoord van de interministeriële conferentie voor verkeer en infrastructuur (ICVI) van 30 maart 1999 na te leven. Daarin wordt uitdrukkelijk bepaald dat deze tweede HST-terminal er komt.

Volgens mevr. Geneviève Meunier is er nog een verschil tussen een principebeslissing en het vaststellen van een prioriteit.

De minister deelt mee dat hij zich achter de technische beleidsvoerders van de NMBS en van het ministerie schaart, indien zij menen dat dit project prioriteit moet krijgen. Volgens hem is het HST-station van Brussel-Zuid reeds verzadigd, omdat de HST-lijn Brussel-Parijs een enorm succes kent. Indien Paul-Henri Spaak naar alle kritiek geluisterd had en geen vertrouwen gehad had in de ingenieurs, zou er geen Noord-Zuidverbinding geweest zijn. Heel wat beleidsmakers in het buitenland benijden die ons.

De heer Willem Draps wijst er evenwel op dat deze verbinding littekens in de stad achtergelaten heeft.

De minister vindt dat men niet alles kan willen. De noord-zuid-verbinding kent zo'n succes dat er een trein om de dertig seconden doorrijdt.

Mevrouw Geneviève Meunier zegt dat de kwestie van de verzadiging van deze verbinding toch wel ter discussie staat.

De minister meent dat men niet tegelijk kritiek kan hebben op het gebruik van de wagen en niets doen voor het openbaar vervoer. Men moet durven toegeven dat de trein het snelste en meest duurzame vervoermiddel is met de grootste capaciteit.

Wie beweert dat de tunnel Schuman-Josaphat niet nodig is, moet er aan denken dat de capaciteit amper voldoende is om de stijgende mobiliteit tussen nu en 2010 op te vangen (in het beste geval). Hij vraagt de Brusselse parlementsleden om de NMBS toe te staan de Noord-Zuidverbinding te omzeilen langs het oosten en het westen. De tweede HST-terminal zal het verkeer in Brussel ook verminderen.

De minister wil een milieubewuste minister voor mobiliteit zijn en het openbaar vervoer promoten. Hij heeft zeer onlangs het Bastenakenplein in Koekelberg plechtig geopend. De aanleg van dit plein is een voorbeeld van het verplaatsingsbeleid dat hij wenst te voeren; de zwakke weggebruikers moeten hun plaats terugkrijgen.

De heer Mahfoudh Romdhani feliciteert de minister voor zijn optimisme en zijn eerlijkheid. Hij deelt echter zijn optimisme niet, want volgens hem zijn de Brusselaars vooral geïnteresseerd in het binnenlandse spoornet en het

Le ministre suppose que la ministre fédérale va demander au gouvernement fédéral de respecter l'accord de la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure - CICI - du 30 mars 1999, qui prévoyait explicitement ce second terminal TGV.

Entre une décision de principe et un choix de priorités, rétorque Mme Geneviève Meunier, il y a une marge.

Le ministre fait savoir que si les techniciens de la SNCB et du Ministère estiment qu'il s'agit d'un projet prioritaire, il se rangera de leur côté. Selon lui, la gare TGV de Bruxelles-Midi est déjà saturée car la ligne à grande vitesse Bruxelles-Paris a un énorme succès. Si Paul-Henri Spaak avait écouté toutes les critiques et n'avait pas fait confiance aux ingénieurs, il n'y aurait pas de jonction Nord-Midi, jonction que beaucoup de décideurs à l'étranger nous envient.

M. Willem Draps signale que cette jonction a laissé des cicatrices dans la ville.

Le ministre est d'avis qu'on ne peut avoir le beurre et l'argent du beurre. Pour lui, le succès de la jonction Nord-Midi est tel qu'il y a sur cet axe un train qui passe toutes les 30 secondes.

Mme Geneviève Meunier fait observer que la question de la saturation de la jonction est cependant controversée.

Le ministre estime qu'on ne peut pas simultanément vitupérer le véhicule privé et ne pas favoriser les transports en commun. Il convient de reconnaître que le train est le moyen de transport le plus rapide, le plus durable et ayant la plus grande capacité.

Ceux qui prétendent pouvoir se passer du tunnel Schuman-Josaphat doivent se rendre compte que la capacité est à peine suffisante pour absorber l'augmentation de la croissance de la mobilité d'ici 2010 (au mieux). Il demande aux parlementaires bruxellois de laisser la SNCB contourner la jonction Nord-Midi par l'Est et l'Ouest. Le second terminal TGV permettra également de désengorger Bruxelles.

Le ministre souhaite être un ministre de la mobilité plus écologiste, et favoriser les transports en commun. Il a très récemment inauguré, la place de Bastogne à Koekelberg. L'aménagement de la place reflète bien la politique qu'il souhaite mener en matière de déplacements; il faut restituer une place aux usagers les plus faibles de la voirie.

M. Mahfoudh Romdhani remercie le ministre pour son optimisme et son franc-parler. Il ne partage cependant pas son optimisme car, selon lui, ce sont surtout les transports en commun de la STIB et le réseau intérieur des chemins

openbaar vervoer van de MIVB. Zonder aansluiting op het net van de MIVB en het GEN, heeft de HST niet veel belang voor de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De stations van de NMBS die gesloten werden, moeten dringend opnieuw geopend worden. Het Weststation moet een nieuwe toekomst krijgen. Zolang dit niet gebeurt, krijgen de Brusselaars geen betere vooruitzichten inzake mobiliteit en openbaar vervoer.

Voor de Brusselse parlementsleden is dit een prioriteit, zoniet zullen ze de vele externe spoorweglijnen moeilijk kunnen aanvaarden.

De minister geeft de heer Mahfoudh Romdhani gelijk. Er moet rekening gehouden worden met de verplaatsingen van de Brusselse bevolking en het GEN moet een echte aanvulling worden op het net van de MIVB.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vindt dat de minister de complexiteit van het mobiliteitsbeleid in Brussel juist toegelicht heeft. Indien men het aanbod van openbaar vervoer in Brussel verhoogt zonder tegelijk radicale maatregelen te nemen om de wagen terug te dringen en zonder een streng parkeerbeleid te voeren, zullen de investeringen zonder resultaat blijven.

Volgens de heer Jean-Pierre Cornelissen is een van de moeilijkheden om een coherent mobiliteitsbeleid in Brussel te voeren, het feit dat de gewestelijke en de lokale overheden bevoegd zijn voor een klein gebied van 162 km², waar veel privé-voertuigen en voertuigen van het openbaar vervoer samenkomen. De gewestelijke en de lokale overheden moeten dus overleg plegen met veel andere betrokken partijen.

Er moet dus binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest naar interne cohesie gestreefd worden. De 19 gemeenten hebben elk hun overtuiging wanneer het om mobiliteit gaat. De heer Jean-Pierre Cornelissen wijst in dat verband op de organisatie van de autoloze dag van 22 september 2000 : uit de verklaringen van de voorzitter van de conferentie van de burgemeesters blijkt dat daarover helemaal geen eensgezindheid bestaat.

De spreker meent dat een andere benaming gezocht moet worden voor de 'RER', want dit net moet zowel de pendelaars als de Brusselaars ten goede komen. Toen de NMBS het plan Star 21 in de commissie voor de infrastructuur uiteengezet heeft, was er enkel sprake van een ster-vormig gewestelijk expressnet naar Brussel. Ondertussen is er een stap vooruit gezet. Toch dient men waakzaam te blijven.

Om een geïntegreerd net te hebben moet de gewestelijke overheid nu reeds pressie uitoefenen om lijn 28 zo goed mogelijk te gebruiken (die onder ander het Weststation, Simonis... aandoet).

de fer qui intéressent les Bruxellois. Sans qu'il y ait de liaison avec le réseau de la STIB et le RER, le TGV n'a pas beaucoup d'intérêt pour les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale.

Il estime urgentissime de rouvrir les gares SNCB bruxelloises qui ont été fermées. Il faut faire revivre notamment la gare de l'Ouest. Tant que cela ne sera pas entrepris, on ne rassurera en rien les Bruxellois en matière de mobilité et de transports en commun.

Pour les parlementaires Bruxellois, il s'agit là d'une priorité ; dans le cas contraire, ils ne pourront pas avaliser aisément le faisceau extérieur de liaisons ferroviaires.

Le ministre partage cette opinion; il faut que les déplacements de la population bruxelloise soient intégrés et que le RER soit un réel complément aux déplacements assurés par la STIB.

M. Jean-Pierre Cornelissen estime que le ministre a judicieusement souligné la complexité de la politique de la mobilité à Bruxelles. Si on augmente l'offre des transports en commun à Bruxelles sans prendre, de manière concomitante, des mesures radicales pour diminuer la circulation privée et discipliner le stationnement, les investissements resteront sans effets réels.

Selon M. Jean-Pierre Cornelissen, une des difficultés pour mener une politique de mobilité cohérente à Bruxelles est que les autorités régionale et locales ne sont compétentes que pour une superficie de 162 km² seulement, où convergent nombre de véhicules privés et de transports en commun. Il faut dès lors que les autorités régionale et communales s'entendent avec beaucoup d'autres acteurs.

Il importe d'œuvrer au sein même de la Région de Bruxelles-Capitale, à une cohésion interne. Les 19 communes représentent presque 19 "religions" en matière de mobilité. M. Jean-Pierre Cornelissen en veut pour preuve l'organisation de la journée "En ville sans ma voiture!" du 22 septembre 2000 : les déclarations du président de la Conférence des bourgmestres soulignent la cacophonie en la matière.

L'orateur est d'avis qu'il faudra revoir l'appellation du réseau RER, car ce réseau doit servir au moins autant les Bruxellois que les navetteurs. Lorsque la SNCB est venue présenter le plan Star 21 devant la commission de l'infrastructure, le réseau RER était uniquement prévu en étoile vers Bruxelles. Un progrès a été réalisé dans le concept. Il faut cependant demeurer vigilant.

Pour avoir un réseau intégré, il faudrait que les autorités régionales fassent pression dès à présent pour utiliser au mieux la ligne 28 (qui passe notamment gare de l'Ouest, Simonis, ...).

De heer Jean-Pierre Cornelissen stelt vast dat de afgevaardigd bestuurder van de NMBS zijn ongenoegen over het GEN blijft uiten in de nationale pers. Hij beschouwt ook de HST, met andere woorden de internationale verbindingen, als de eerste opdracht van de NMBS. Op de tweede plaats komen de IC-treinen. Volgens de heer Jean-Pierre Cornelissen maakt de bediening van de kleinere stopplaatsen deel uit van de openbare dienstverlening van de NMBS. Het is onaanvaardbaar dat lijn 161 en lijn 124 sine die uitgesteld worden (in het beste geval 2007-2008). Dat mag geen excuus zijn om de bediening van het Vlaamse Gewest te verbeteren en die van het Waalse Gewest eventueel later te bekijken. De heer Jean-Pierre Cornelissen wil daar geen communautair probleem van maken, maar de klanten van de NMBS moeten wel tot die vaststelling komen.

In verband met de financiering heeft de heer Jean-Pierre Cornelissen akte genomen van het bedrag van 100 miljard, terwijl optie 2 van het studiebureau SOFRETU uitging van 67 miljard (een derde optie voorzag toentertijd in 100 miljard). Dit hoge bedrag vereist dat er prioriteiten gesteld worden en dat stapsgewijze te werk gegaan wordt.

Wat de tweede HST-terminal betreft moet eerst nagegaan worden wanneer de terminal Brussel-Zuid werkelijk verzadigd zal zijn. De heer Jean-Pierre Cornelissen vreest voor de bouw van een tweede terminal, als de kantooroppervlakte bij de terminal Brussel-Zuid niet verzadigd is.

De stad Brussel heeft natuurlijk belang bij de aanleg van de lijn naar de luchthaven en de ontwikkeling van een Europese kantoorwijk. Toch moet er daarvoor een betere oplossing gevonden worden en moet het HST-station dicht in de buurt komen van het huidige NMBS-station van Schaarbeek.

De heer Jean-Pierre Cornelissen herinnert eraan dat minister Jos Chabert en zijn staatssecretaris bevoegd zijn om begeleidingsmaatregelen te nemen voor het GEN en de vestiging van een tweede HST-terminal.

De minister onderstreept evenwel dat het moeilijk is een geïntegreerd mobiliteitsbeleid te voeren in Brussel. Vroeger waren de bevoegdheden minder versnipperd. Zonder overleg en samenwerking tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de openbaarvervoermaatschappijen, is geen enkel mobiliteitsbeleid mogelijk.

De minister stelt vast dat de NMBS veel klachten van de reizigers krijgt. De pendelaars hebben steeds meer kritiek. Hij denkt dat zij zich bewust worden van de voordelen van het GEN.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mag geen te zware budgettaire last opgelegd krijgen. Alles moet echter wel in het werk gesteld worden om het openbaar vervoer van de

M. Jean-Pierre Cornelissen constate que l'administrateur-délégué de la SNCB continue à exprimer son malaise vis-à-vis du RER dans la presse nationale et à considérer le TGV, c'est-à-dire les liaisons internationales, comme la mission première de la SNCB avec en deuxième lieu les trains IC. Pour M. Jean-Pierre Cornelissen, les lignes desservant les localités sont une mission de service public essentielle de la SNCB. Il est inadmissible que la ligne 161 et la ligne 124 soient reportées aux calendes grecques (c'est-à-dire au mieux à 2007-2008). Cela ne peut être le prétexte pour améliorer la desserte de la Région flamande et éventuellement prendre en considération la Région wallonne par la suite. M. Jean-Pierre Cornelissen se défend d'en faire un problème communautaire : mais les usagers de la SNCB doivent bien faire ce constat.

Au niveau du financement, M. Jean-Pierre Cornelissen a pris bonne note qu'on parle aujourd'hui de 100 milliards alors que l'option 2 du syndicat d'études SOFRETU prévoyait 67 milliards (une option n° 3 prévoyait à l'époque 100 milliards). Ce montant financier important nécessite qu'on établisse des priorités et qu'on procède par étapes.

En ce qui concerne le second terminal TGV, il faut d'abord déterminer clairement quand le terminal de Bruxelles-Midi sera réellement saturé. M. Jean-Pierre Cornelissen ne peut cacher ses craintes quant au développement d'un second terminal, si le terminal de Bruxelles-Midi n'est pas saturé en termes d'occupation des surfaces de bureaux.

Certes, la ville de Bruxelles est forte intéressée par le développement de la liaison vers l'aéroport et un nouveau pôle de bureaux européens. Il faudra cependant trouver à cet effet une solution plus adéquate et rapprocher la gare TGV de l'actuelle gare SNCB à Schaarbeek.

M. Jean-Pierre Cornelissen rappelle enfin qu'en matière de mesures d'accompagnement pour le RER et l'implantation d'un second terminal TGV, le ministre Jos Chabert et son secrétaire d'Etat sont responsables et ont les compétences nécessaires pour agir.

Le ministre souligne toutefois qu'il est compliqué de mener une politique de mobilité intégrée à Bruxelles. Jadis, les compétences étaient moins éclatées. Sans concertation et coopération entre la Région de Bruxelles-Capitale et les sociétés de transports en commun, rien ne sera possible en matière de mobilité.

Le ministre constate que la SNCB doit faire face à beaucoup de réclamations venant de ses usagers : les navetteurs sont de plus en plus critiques. Il semble qu'il y a une prise de conscience en faveur du RER.

Il faut éviter d'imposer un trop lourd fardeau budgétaire à la Région de Bruxelles-Capitale. Tout doit cependant être mis en œuvre pour que les transports en commun de la

MIVB efficiënter te maken (verhogen van de veiligheid en van de reïssnelheid...).

Brussel is een draaischijf, ook op het vlak van de mobiliteit. Maar de stedelijke omgeving mag niet ten koste gaan daarvan.

Volgens de minister zou het eenvoudiger zijn als de bevoegdheden inzake mobiliteit samengevoegd zouden worden, anders is er geen coherent beleid mogelijk.

De heer Willem Draps is niet gekant tegen een versmelting van de bevoegdheden inzake het parkeren ; zonder samenhang op dit vlak is niets immers mogelijk.

De minister zou het toejuichen mochten de Brusselse volksvertegenwoordigers in de aanbevelingen pleiten voor het samenvoegen van bepaalde bevoegdheden inzake mobiliteit. Op die manier zou hij meer armslag krijgen. Hij geeft het voorbeeld van de fietspaden en de fietsroutes die moeilijk tot stand komen omdat verschillende gemeenten bevoegd zijn. Bovendien zijn er zoveel betrokken partijen (gemeentelijke politici, wijkcomités...) dat er nooit eensgezindheid is.

De minister herinnert eraan dat hij nooit gezegd heeft dat de tweede HST-terminal een absolute prioriteit was. Indien de bevoegde diensten vinden dat dit technisch wel vereist is, zal de terminal er moeten komen. Indien de beslissing de komende maanden genomen wordt, zal dit project ten vroegste in 2010 uitgevoerd worden. Het volstaat te kijken naar de werken aan het Zuid ; die duren reeds meer dan tien jaar.

De minister onderstreept dat men niet te lang met de beslissing moet wachten want de Brusselse regering heeft een akkoord bereikt over de vestiging van de tweede terminal op deze plaats. Hij leest de uittreksels voor van de beslissing van de ICVI van 30 maart 1999 :

- "4. De conferentie beschouwt de verwezenlijking van de spoorwegterminal te "Schaarbeek-Vorming", met een belangrijk GEN-station, als een bestanddeel van het GEN.
5. De drie Gewesten verbinden er zich toe alle inspanningen te leveren die noodzakelijk zijn om de stedenbouwkundige procedures tot een goed einde te brengen en de bouwvergunningen af te leveren binnen redelijke termijnen, inzonderheid met betrekking tot de punten 3 en 4 van deze beslissing, rekening houdend met de wettelijke en decretale bepalingen eigen aan elke betrokken overheid. De federale minister van vervoer zal de NMBS gelasten een termijnplanning voor te leggen op grond van dewelke de Gewesten zich maximaal zullen inspannen om de overeenstemmende vergunningen af te leveren, rekening houdend met een goede ruimtelijke ordening".

STIB soient plus performants (renforcement de la sécurité, augmentation de la performance, de la vitesse commerciale, ...).

Bruxelles est une plaque tournante y compris en matière de mobilité ; cependant la mobilité doit s'intégrer dans le tissu urbain en respectant l'environnement urbain.

Selon le ministre, il serait parfois plus aisé d'opérer s'il y avait fusion des compétences en matière de mobilité.

M. Willem Draps n'est pas défavorable à une fusion des compétences en matière de stationnement, car rien n'est possible sans cohérence en la matière.

Le ministre serait très heureux s'il pouvait lire dans les recommandations du Conseil que les députés bruxellois plaident en faveur de la fusion de certaines compétences en matière de mobilité ; cela augmenterait son rayon d'action. Il cite l'exemple des pistes cyclables, où il est très difficile de passer à la concrétisation des différents itinéraires prévus, étant donné l'imbroglio entre les différentes communes. De plus, la multiplicité des acteurs (édiles communaux, comités de quartier, ...) fait qu'il n'y a jamais unanimité.

Le ministre tient à préciser qu'il n'a jamais dit que le second terminal TGV était une absolue priorité. Mais, si les techniciens le disent, il faudra le faire. De toute manière, si la décision est prise dans les mois qui viennent, ce projet sera concrétisé au plus tôt pour 2010. Il suffit de regarder les travaux à la gare du Midi ; il y a plus de dix ans qu'on y travaille.

Le ministre souligne qu'il ne faut pas trop postposer la décision car il y a accord du gouvernement bruxellois pour implanter le second terminal à cet endroit. Et de lire les extraits de la décision de la CICI du 30 mars 1999 :

- "4. La Conférence considère que la réalisation du terminal ferroviaire de "Schaerbeek-Formation" en ce qu'il comportera une gare RER importante, est une composante du RER.
5. Les trois Régions s'engagent à fournir tous les efforts nécessaires en vue de faire aboutir les procédures urbanistiques et de délivrer les permis de bâtir dans des délais raisonnables, notamment ceux afférents aux points 3 et 4 de la présente décision, en tenant compte des dispositions légales et décrétales propres à chaque niveau de pouvoir concerné. Le Ministre fédéral des Transports chargera la SNCB de présenter un échéancier en vertu duquel les Régions s'engageront à faire leurs meilleurs efforts en vue de délivrer les permis correspondants dans le respect du bon aménagement du territoire".

De huidige regering zal de beslissing van minister Hasquin van toen naleven.

XIII.1. Hoorzitting met mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Minister Isabelle Durant zegt dat de commissie al tal van actoren op het vlak van de mobiliteit gehoord heeft.

Ze zal pogen de vragen van de commissieleden als vertegenwoordigers van de Brusselaars zo goed mogelijk te beantwoorden. Ze zal dit doen in een uiteenzetting in een ruimer kader, te beginnen met een kwestie die alle Brusselaars bezighoudt, te weten de totstandkoming van een gewestelijk expressnet.

De spreker brengt enkele feiten in herinnering, bijvoorbeeld dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het eerste concrete initiatief genomen heeft voor het GEN.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft immers al in 1993 de federale investeringsmaatschappij (FIM) de opdracht gegeven een gewestelijk expressnet in en rondom Brussel uit te tekenen en de vier betrokken maatschappijen voor openbaar vervoer daarbij te betrekken.

Aldus zag een studiegroep voor het GEN het licht, samengesteld uit de FIM en de vier maatschappijen voor openbaar vervoer. De studiegroep is technisch bijgestaan door het Franse studie bureau SYSTRA, gespecialiseerd in het ontwerpen van stedelijke en voorstedelijke netten voor openbaar vervoer.

De studiegroep heeft in 1995 haar eerste syntheseverslag ingediend. Hierin stonden drie mobiliteitsdoelstellingen.

De middendoelstelling is impliciet gekozen door de Interministeriële Conferentie voor Vervoer en Infrastructuur van 30 maart 1999.

Deze doelstelling, die door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vastgesteld is in het kader van zijn Irisplan, beoogt het stabiliseren, tegen 31 december 2005, van het aantal privé-voertuigen dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest binnenrijdt, op het niveau van 1991.

Volgens dit scenario zou het aandeel van het openbaar vervoer, dat in 1991 op 30% is geraamd, tegen 2005 tot 46% toenemen.

Op 29 januari 1998 is een tweede syntheseverslag opgesteld. Hierin wordt rekening gehouden met sommige aanpassingen van het GEN en wordt de datum voor de vol-

Le gouvernement actuel respectera la décision signée par le ministre Hervé Hasquin à l'époque.

XIII.1. Audition de Mme Isabelle Durant, Vice-Première Ministre et Ministre de la mobilité et des transports

La ministre Isabelle Durant relève que les commissaires ont déjà auditionné bon nombre d'acteurs de la mobilité.

Elle tentera de répondre le mieux possible aux questions qu'ils se posent en tant que représentants des Bruxellois. Elle le fera à travers un exposé de mise en perspective, en commençant par un sujet qui préoccupe tous les Bruxellois, à savoir la mise en œuvre d'un réseau express régional.

Et de rappeler quelques faits. C'est la Région de Bruxelles-Capitale qui a pris la première initiative concrète en faveur du RER.

En effet, en 1993, la Région de Bruxelles-Capitale a mandaté la Société fédérale d'investissement (SFI) pour définir un projet de réseau express régional dans et autour de Bruxelles, en y associant les quatre sociétés de transport public concernées.

C'est ainsi qu'à vu le jour un Syndicat d'études RER, composé de la SFI et des quatre transporteurs publics. Le Syndicat d'études a été assisté techniquement par le bureau d'études français SYSTRA, spécialisé dans la conception de réseaux de transports publics urbains et suburbains.

Le Syndicat d'études a déposé son premier rapport de synthèse en 1995. Ce rapport envisageait trois objectifs de mobilité.

C'est l'objectif moyen qui a été implicitement retenu par la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure le 30 mars 1999.

Cet objectif, défini par la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre de son plan IRIS, consiste à stabiliser, au 31 décembre 2005, le nombre de voitures particulières pénétrant dans la Région de Bruxelles-Capitale à son niveau de 1991.

Dans ce scénario, la part de marché des transports en commun, évaluée à 30% en 1991, progresserait à 46% à l'horizon 2005.

Le 29 janvier 1998, un second rapport de synthèse est établi. Il tient compte de certaines adaptations au réseau RER et en fixe la date d'achèvement à 2008. Il présente

tooiing ervan vastgesteld op 2008. Het verslag bevat een eerste evaluatie van de investeringskosten en een raming van de exploitatierekening.

Op 30 maart 1999 heeft de Interministeriële Conferentie voor Vervoer en Infrastructuur zich uitgesproken voor de verwezenlijking van het gewestelijke expressnet rond Brussel. De ICVI heeft een werkgroep GEN op hoog niveau gemachtigd een ontwerp van samenwerkingsovereenkomst tussen de federale Staat en de drie Gewesten op te stellen, dat ook een exploitatieschema omvat, alsmede de investeringen en hun spreiding in de tijd, het organisatieschema met de verantwoordelijkheid van elke betrokken partij in de verwezenlijking, de financiering en de begeleidende maatregelen om het gebruik van het GEN te promoten.

Bovendien spreekt de interministeriële conferentie zich uit over het viersporig maken van lijn 124 tussen Brussel en Nijvel en van lijn 161 tussen Watermaal en Ottignies, over de bouw van de Schuman-Josaphat-tunnel en over de aanleg van een rechtstreekse toegang van Leuven naar de nationale luchthaven enerzijds en van Antwerpen naar de nationale luchthaven anderzijds.

De beslissing van de ICVI van 30 maart 1999 is dus een belangrijk politiek feit aangezien het een eerste consensus betreft om het project te starten.

Als de minister destijds mede had kunnen beslissen, zou ze misschien niet met alles ingestemd hebben.

Zij was echter geen betrokken partij. De beslissing is genomen en de minister moet er rekening mee houden, aangezien het een eerste stap is om vooruitgang te boeken in dit dossier.

Volgens de federale regeerverklaring moet een oplossing worden gevonden voor het probleem van de verzadiging van Brussel, moet er in dat kader begonnen worden met de verwezenlijking van een gewestelijk expressnet (GEN), moet men hiervoor privé- en overheidskapitaal zoeken en mag de financiering van dit project de financiële toestand van de NMBS niet ondermijnen.

De drie Gewesten zeggen in hun regeerverklaring eveneens dat ze willen dat het GEN er komt.

Op 12 oktober 1999 beslist de ministerraad om, voor de bijkomende investeringen in het kader van het GEN en voor andere investeringen in het kader van een duurzame mobiliteit, in het jaar 2000 8,5 miljard ter beschikking te stellen van de federale participatiemaatschappij (FPM).

De GEN-studiegroep op hoog niveau, opgericht door de Interministeriële Conferentie voor Vervoer en Infra-

une première évaluation des coûts d'investissement et un compte d'exploitation prévisionnel.

Le 30 mars 1999, la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure prend position en faveur de la réalisation d'un réseau express régional autour de Bruxelles. La CICI mandate un Groupe RER à haut niveau pour mettre au point un projet d'accord de coopération entre l'Etat fédéral et les trois Régions, comprenant un schéma d'exploitation, les investissements et leur échelonnement, le schéma organisationnel établissant la responsabilité des parties dans la mise en œuvre, le financement et les mesures d'accompagnement permettant de favoriser l'utilisation du RER.

En outre, elle (la Conférence interministérielle) se prononce sur la mise à quatre voies de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles et de la ligne 161 entre Watermael et Ottignies, sur la réalisation du tunnel Schuman-Josaphat et sur la réalisation d'une connexion permettant d'assurer une accessibilité directe entre Louvain et Bruxelles-National d'une part et d'Anvers à Bruxelles-National d'autre part.

La décision de la CICI du 30 mars 1999 constitue donc un fait politique important dans la mesure où il s'agit d'un premier consensus pour faire démarrer le projet.

Si la ministre avait pu à l'époque être partie prenante de cette décision, elle n'en aurait peut-être pas approuvé tous les termes.

Elle n'en était pas. La décision existe et la ministre doit en tenir compte, considérant qu'il s'agit là d'un premier pas permettant d'avancer dans ce dossier.

La déclaration du gouvernement fédéral indique qu'"une solution doit être trouvée pour résoudre le problème de l'engorgement propre à Bruxelles. A cet égard, la réalisation d'un Réseau express régional (RER) débutera. C'est pourquoi on recherchera l'apport de capital privé ou public. Le financement de ce projet ne peut se faire au détriment du financement de la SNCB".

Les trois Régions affichent également dans leur déclaration d'investissement une volonté quant à la mise sur pied du RER.

Le 12 octobre 1999, le Conseil des Ministres décide que, en ce qui concerne les travaux d'investissement supplémentaires au profit du RER et d'autres investissements en faveur d'une mobilité durable, une enveloppe de 8,5 milliards sera mise à disposition par la Société fédérale de participation (SFP) en l'an 2000.

Le Groupe RER à haut niveau - créé par la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure

structuur op 30 maart 1999, is één keer samengekomen voor de parlementsverkiezingen van juni 1999.

De minister heeft samen met haar gewestelijke collega's beslist om deze werkgroep opnieuw samen te brengen. Op haar vergadering van 31 januari 2000 heeft de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie de werkmethode van de werkgroep vastgesteld.

De werkgroep heeft haar werkzaamheden hervat op 15 februari 2000. Ze is gemachtigd om het ontwerp van samenwerkingsovereenkomst op te stellen.

Gelet op de alsmear grotere verzadiging van de wegen die we de jongste jaren hebben vastgesteld en op de noodzaak om in te gaan op de vraag om het spoorwegaanbod in en rondom Brussel te verbeteren, inzonderheid vanwege het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, heeft de NMBS vanaf 1993 initiatieven genomen om het aanbod op de lokale lijnen te verbeteren, inzonderheid op lijn 26 (Halle-Vilvoorde) waar met succes een proefproject is gehouden.

Volgens de minister moet een dergelijk aanpak waarbij men stapsgewijs te werk gaat met de middelen waarover men beschikt worden gesteund.

Tot zover de voorgeschiedenis van dit dossier.

Het is nodig te herinneren aan de redenen om een gewestelijk expressnet te verwezenlijken, ook al lijken die evident.

De evolutie van de druk van het autoverkeer in en rondom Brussel zou kunnen leiden tot een algemene verzadiging van de wegen als de overheid geen maatregelen neemt. Een dergelijke verzadiging zou negatieve gevolgen hebben op socio-economisch vlak en op het vlak van het leefmilieu.

In 1991 reden 141.000 pendelaars uit de rand 's ochtends tussen 7 en 9 uur Brussel binnen; slechts 30% deed dat met het openbaar vervoer, te weten 42.300 personen. Met de rand wordt bedoeld, een gebied binnen een straal van 30km vanaf het centrum van Brussel, wat grosso modo overeenstemt met de zone die het GEN zou bedienen.

Volgens de studie zou het aantal pendelaars uit de rand tegen 2005 tot 157.600 toenemen.

De voor het GEN vastgestelde doelstelling bestaat erin het autoverkeer te behouden op het aantal van 1991, wat veronderstelt dat het openbaar vervoer een marktaandeel van 46% inneemt, wat overeenstemt met een stijging in absolute cijfers met 30.200 personen (72.500 in plaats van 42.300).

Over deze doelstelling hebben de partijen op 30 maart 1999 een consensus bereikt.

du 30 mars 1999 - s'est réuni une seule fois avant les élections législatives de juin 1999.

La ministre a décidé, avec ses collègues régionaux, de reconstituer ce groupe. Sa méthode de travail a été précisée par la Conférence interministérielle de la mobilité, de l'infrastructure et des télécommunications lors de sa réunion du 31 janvier 2000.

Le groupe a repris ses travaux le 15 février 2000. Mandat lui a été donné de mettre au point le projet d'accord de coopération.

Suite à l'augmentation de la congestion routière observée au cours de ces dernières années et à la nécessité de répondre à la demande d'améliorer le service ferroviaire à et autour de Bruxelles, en particulier de la part de la Région de Bruxelles-Capitale, des initiatives ont été prises depuis 1993 par la SNCB pour renforcer l'offre sur des lignes locales, notamment sur la ligne 26 (Hal-Vilvoorde), laquelle a fait l'objet d'une expérience pilote d'exploitation menée avec succès.

La ministre estime qu'une telle approche visant à travailler par étapes avec les moyens disponibles doit être soutenue.

Voilà pour les principaux rétroactes de ce dossier.

Les motivations de création d'un Réseau express régional, même si elles paraissent évidentes, semblent devoir être rappelées.

L'évolution de la pression automobile à et autour de Bruxelles est susceptible de mener à une congestion généralisée des voiries, en l'absence de mesures émanant des autorités publiques. Une telle congestion serait pénalisante tant sur le plan socio-économique que sur le plan environnemental.

En 1991, 141.000 navetteurs originaires de la périphérie pénétraient à Bruxelles entre 7 et 9 h du matin, dont 30% seulement par les transports en commun, soit 42.300. On entend par périphérie une zone d'environ 30 km autour du centre de Bruxelles, qui correspond grosso modo au territoire concerné par le RER.

Selon l'étude, le nombre de navetteurs originaires de la périphérie passerait à 157.600 en 2005.

L'objectif fixé pour le RER est de contenir le trafic automobile au niveau de 1991, ce qui suppose que les transports en commun assurent une part de marché de 46%, correspondant à une augmentation en valeur absolue de 30.200 personnes (72.500 au lieu de 42.300).

Cet objectif a fait l'objet d'un consensus entre les parties depuis le 30 mars 1999.

Rekening houdend met de toestand van 1991 en met het oog op een duurzame ontwikkeling, moet een dergelijke doelstelling volgens de minister als een minimum worden beschouwd.

De toenemende verzadiging ten gevolge van het toegenomen gebruik van de eigen auto, heeft tal van oorzaken, onder meer het feit dat de gezinnen buiten de stad wonen maar naar de stad komen om te werken. Het GEN mag dit verschijnsel uiteraard niet bevorderen en moet tegelijk de druk van de auto op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest temperen door te zorgen voor mogelijkheden om op het openbaar vervoer over te stappen.

Het GEN-project, dat de doelstellingen inzake mobiliteit en bereikbaarheid zou kunnen verwezenlijken, bestaat in een geïntegreerd aanbod aan openbaar vervoer, met het spoor als basisstructuur. Die wordt aangevuld met een net van snelle bussen die de zones moeten bedienen welke niet door de trein worden bediend.

De organisatie van een dergelijk aanbod moet gepaard gaan met begeleidende maatregelen op het vlak van het verkeer en van het parkeren van de auto's opdat het project de doelstellingen inzake overstapmogelijkheden zou kunnen waar maken.

Het door de studiegroep voorgestelde net is de basis van het noodzakelijke vervoeraanbod.

Deze basis zou echter door de GEN-werkgroep op hoog niveau moeten worden bijgestuurd ten einde rekening te houden met bijkomende aspecten, zoals het gebruik van bijkomende lijnen. De minister denkt voor Brussel op dit vlak aan de bekende lijn 28 van de westelijke ring, die haltes zoals Simonis of het Weststation zou kunnen bedienen en vanwaar men de metro zou kunnen nemen.

Er moet ook rekening worden gehouden met de noodzaak om het GEN op te nemen in het nationaal treinaanbod, aangezien het GEN-aanbod deel moet uitmaken van een algemener aanbod wat de spoorwegen betreft.

Tijdens de vergaderingen van de GEN-werkgroep op hoog niveau is de vraag gerezen betreffende een studie voor het opstellen van een dynamisch model voor het spoorwegverkeer in en rondom Brussel. Er is terzake nog geen enkele beslissing genomen maar de minister schenkt er bijzondere aandacht aan. De vraag rijst ook wie dat moet financieren en wie de studie moet bekostigen.

In het kader van de verbinding Watermaal-Schuman-Josaphat heeft de federale minister een soortgelijke studie laten uitvoeren. Een dergelijke studie levert heel wat informatie op. Het verbaast de minister dat de NMBS, die over aanzienlijke middelen beschikt en die er graag aan herinnert dat de deskundigen bij haar zitten, al niet jaren geleden een dergelijk initiatief heeft genomen.

Compte tenu de la situation observée en 1991 et dans l'optique d'un développement durable, un tel objectif doit être, selon la ministre, considéré comme minimum.

La congestion croissante engendrée par un usage accru de la voiture individuelle, trouve son origine dans de multiples facteurs, parmi lesquels figure la dispersion des ménages et de l'emploi en dehors de la ville. Le RER ne peut évidemment accroître ce phénomène et doit, de manière concomitante, réduire la pression automobile sur la Région de Bruxelles-Capitale, en opérant un transfert modal vers les transports publics.

Le projet de RER, susceptible de rencontrer les objectifs de mobilité et d'accessibilité, consiste en une offre intégrée de transports en commun, dont l'ossature est le réseau ferroviaire. Cette ossature est complétée d'un réseau d'autobus rapides desservant les zones non desservies par le chemin de fer.

L'établissement d'une telle offre doit être encadré par des mesures d'accompagnement relatives au trafic et au stationnement automobile, afin que le projet puisse rencontrer les objectifs définis en matière de transfert modal.

Le réseau proposé par le Syndicat d'études constitue la base de l'offre de transport nécessaire.

Toutefois, cette base devra être ajustée par le groupe RER à haut niveau pour tenir compte d'éléments complémentaires comme la possibilité de retenir des lignes supplémentaires. La ministre pense notamment pour Bruxelles à la fameuse ligne 28 de ceinture ouest qui desservirait avec intérêt des haltes comme Simonis ou la Gare de l'Ouest, par ailleurs reliées au métro.

Il y a également lieu de tenir compte de la nécessité d'intégrer le RER dans le service national des trains, étant donné que l'offre RER doit s'inscrire dans un contexte plus global pour le chemin de fer.

La question de réaliser une étude de modélisation dynamique du trafic ferroviaire à et autour de Bruxelles, a été posée dans le cadre des activités du groupe RER à haut niveau. Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet. La ministre y accorde un intérêt particulier ; se pose la question de son financement et de savoir qui doit financer ce type d'étude.

Une pareille étude a été réalisée par le Ministère fédéral dans le cadre de la liaison Watermael-Schuman-Josaphat. Une telle étude est riche d'enseignements. La ministre s'étonne que la SNCB, qui dispose de moyens considérables et qui aime à rappeler que les experts sont chez elle, n'ait pas depuis plusieurs années pris elle-même pareille initiative.

Extra haltes op sommige plaatsen, zowel buiten als binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zijn ook van fundamenteel belang als men rekening houdt met de manier waarop de activiteiten zich op het grondgebied hebben ontwikkeld. De minister denkt in het bijzonder aan de bijkomende haltes waarvan sprake in verschillende Brusselse plannen zoals het GewOP en het GBP.

De door de studiegroep voorgestelde dienstverlening voor het spoorwegnet bestaat in een frequentie van vier treinen per uur tijdens de piekuren en van minimum van twee treinen tijdens de daluren.

Dit beginsel zou, zo lijkt het, beter moeten worden afgestemd op de noden. De vraag varieert immers volgens het soort van zone: stedelijk, voorstedelijk of landelijk gebied. Het aanbod moet rekening houden met de bevolkingsdichtheid, de afstand tot het centrum van de stad en de dagen en uren van bediening.

De GEN-werkgroep op hoog niveau zal aldus het standpunt van de studiegroep moeten verfijnen en de frequenties zo aanpassen dat het GEN een werkelijk aantrekkelijk aanbod heeft, ook tijdens het weekend en 's avonds.

De studiegroep heeft de beginselen vastgesteld voor het wegverkeer, wat de mogelijkheid zal bieden het spoorwegaanbod te vervolledigen met een aanbod aan snelbussen.

Er moet gezorgd worden voor invalswegen om Brussel vlot binnen te rijden op die plaatsen waar er geen spoorwegaanbod is. Deze assen moeten gebruikt worden door directe bussen (zonder overstappen) naar het centrum, met een hoge reïssnelheid en een goede regelmaat.

De aanleg van doeltreffende eigen banen lijkt een conditio sine qua non voor het welslagen van deze bijkomende dienstverlening.

Het wegverkeer moet de noodzakelijke aanvulling zijn van de mobiliteit naar Brussel vanaf die plaatsen waar er geen spoorwegaanbod is.

Om doeltreffend te zijn, moet het aanbod aan openbaar vervoer volledig opgenomen worden in de verplaatsingsorganisatie: netten, overstapmogelijkheden, dienstregelingen, informatie, promotie, tarieven moeten een geheel vormen in de ogen van de klant-gebruiker.

De totstandkoming van een overkoepelende coördinatiestructuur voor heel het project is er bijgevolg een fundamenteel aspect van.

Het beginsel dat de studiegroep heeft gekozen komt erop neer dat het GEN-aanbod als een geheel moet worden gezien waarbij ervoor moet worden gezorgd dat elk deelgebied de exploitatie op zijn gedeelte aan zijn vervoermaatschappij kan opdragen.

L'adjonction d'arrêts dans certaines localités tant à l'extérieur qu'à l'intérieur de la Région de Bruxelles-Capitale est également fondamentale lorsque l'on observe la manière dont les activités se sont développées sur le territoire. La ministre pense en particulier aux arrêts supplémentaires évoqués par différents plans bruxellois comme le PRD et le PRAS.

Le niveau de service proposé par le Syndicat d'études pour le réseau ferroviaire repose sur une fréquence de quatre trains par heure pendant les heures d'affluence et de deux trains minimums pendant les heures creuses.

Ce principe devrait être, semble-t-il, mieux décliné en fonction des besoins. La demande varie, en effet, selon le type de zone : urbaine, suburbaine ou rurale. L'offre doit tenir compte de la densité de population et de la proximité du centre ville ainsi que des jours et des heures de desserte.

Aussi le groupe RER à haut niveau devra affiner la proposition du Syndicat d'études pour adapter les fréquences de manière à ce que le RER constitue une offre véritablement attractive, y compris le week-end et en soirée.

Le Syndicat d'études a défini les principes du réseau routier qui permettra de compléter l'offre ferroviaire d'une offre par autobus rapides.

Des axes performants de pénétration vers Bruxelles doivent être développés là où l'infrastructure ferroviaire fait défaut. Ces axes doivent pouvoir accueillir des lignes d'autobus convergeant directement (c'est-à-dire sans correspondance) vers le centre et circulant à une vitesse commerciale élevée et avec une bonne régularité.

La réalisation de sites propres efficaces semble être une des conditions sine qua non de la réussite de ce service complémentaire.

Le réseau routier doit constituer le complément indispensable pour assurer la mobilité vers Bruxelles depuis les lieux dépourvus d'infrastructures ferroviaires.

Pour être efficace, l'offre de transport public doit être entièrement intégrée dans le bassin des déplacements : réseaux, correspondances, horaires, information, promotion, tarification ne doivent former qu'un tout aux yeux du client-utilisateur.

La création d'une structure de coordination chapeautant l'ensemble du projet est dès lors un élément fondamental du projet.

Le principe retenu par le Syndicat d'études est que l'offre de transport RER soit conçue de manière globale tout en permettant que chaque entité fédérée puisse en confier l'exploitation, pour la partie qui le concerne, à son opérateur de transport.

De optimale vorm van de coördinatiestructuur moet nog worden vastgesteld.

Er zouden echter twee niveaus moeten zijn.

Het eerste coördinatie-niveau heeft betrekking op de deelgebieden en moet zorgen voor het vastleggen van de algemene keuzes van het project.

Het tweede niveau heeft te maken met de exploitanten en met de daadwerkelijke coördinatie.

Er zijn verschillende mogelijkheden, die moeten worden vergeleken: een economisch samenwerkingsverband, een autonoom overheidsbedrijf, een handelsvennootschap naar privaatrecht. Elke keuze heeft voor- en nadelen, die moeten worden onderzocht door de werkgroepen op hoog niveau.

Met het oog op de verwezenlijking van het project en om de GEN-werkgroep op hoog niveau bij haar opdracht te helpen heeft de minister al een GEN-cel opgericht (voorlopig beheer van het project) binnen het federaal ministerie voor Verkeer en Infrastructuur.

Juridisch gezien zal het GEN-aanbod bestaan uit gezamenlijke prestaties die door de vier maatschappijen worden gecoördineerd en eventueel uit de prestaties die aan de coördinatiestructuur worden opgedragen.

De organisatie van de financiële betrekkingen tussen de exploitanten, de coördinatiestructuur en de deelgebieden moet nog worden vastgesteld.

Het hele project vereist een samenwerkingsovereenkomst tussen de federale Staat en de drie Gewesten waarin de operationele en financiële parameters van het GEN-aanbod vastgesteld moeten worden.

De prestaties van elke vervoermaatschappij zullen contractueel worden vastgesteld met haar eigen toezichthoudende overheid of met de coördinatiestructuur en volgens de formule die zal worden gekozen.

Een van de belangrijkste opdrachten van de coördinatiestructuur zal erin bestaan te zorgen voor een doorgedreven tariefintegratie.

De minister is zich bewust van het feit dat de voornaamste hinderpaal voor een dergelijk, nochtans noodzakelijk project de vrees is van de maatschappijen om inkomsten te verliezen.

Ze vindt dat de federale Staat een initiatief moet nemen om in dit dossier concreet vooruitgang te boeken door eventuele compensaties in het kader van de samenwerkingsovereenkomst te financieren.

La forme optimale de la structure de coordination doit encore être définie.

Il apparaît cependant qu'elle doit s'établir à deux niveaux.

Le premier niveau de coordination concerne les entités fédérées, niveau chargé d'établir les options générales du projet.

Le second niveau concerne les exploitants et aborde les aspects opérationnels de coordination.

Plusieurs possibilités existent et doivent être comparées: groupement d'intérêt économique, entreprise publique autonome, société commerciale de droit privé. Chaque formule présente des avantages et des inconvénients, que le groupe à haut niveau doit examiner.

Dans le but de concrétiser le projet et d'aider le Groupe RER à haut niveau dans sa tâche, la ministre a déjà mis sur pied une cellule RER - gestionnaire provisoire du projet - au sein du Ministère fédéral des communications et de l'infrastructure.

Juridiquement, l'offre RER sera composée des prestations conjointes et coordonnées des quatre opérateurs et éventuellement de celles confiées à la structure de coordination.

L'organisation des relations financières entre les exploitants, la structure de coordination et les entités fédérées reste à déterminer.

Tout le dispositif requiert un accord de coopération entre l'Etat et les trois Régions, qui doit fixer les paramètres opérationnels et financiers de l'offre RER.

Les prestations de chacun des opérateurs de transport seront réglées contractuellement soit avec son propre pouvoir de tutelle, soit avec la structure de coordination, selon la formule qui sera retenue.

Une des premières missions de la structure de coordination sera de mettre en œuvre une intégration tarifaire poussée.

La ministre est consciente que le frein essentiel à un tel projet pourtant indispensable, est la crainte des opérateurs de perdre des recettes.

Elle pense que l'Etat devra prendre une initiative pour faire avancer concrètement ce dossier en finançant d'éventuelles compensations dans le cadre de l'accord de coopération.

Deze mogelijke tenlasteneming is slechts denkbaar in het kader van wederzijdse verbintenissen tussen de andere partners over andere essentiële aspecten.

Daartoe heeft het studie bureau de financieringsbehoeften voor de exploitatie geanalyseerd. Deze financieringsbehoeften hangen af van het verwachte succes van het GEN.

Het studie bureau heeft erop gewezen dat het succes van het GEN niet alleen afhangt van de intrinsieke kwaliteit van de dienstverlening, maar ook van begeleidende maatregelen die het gebruik van de wagen voor het woon-werkverkeer ontraden.

Uit een aanvullende studie in het kader van de samenwerkingsovereenkomst tussen de federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest blijkt dat als het GEN zonder dergelijke begeleidende maatregelen wordt verwezenlijkt, de ontvolking van de stad die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest precies wil tegenhouden, in de hand zou worden gewerkt.

De volgende begeleidende maatregelen zouden onder meer genomen moeten worden om de pendelaars van hun privé-voertuig op het GEN te doen overschakelen:

1. de plaatsen voor langdurig parkeren omvormen tot plaatsen die gereserveerd zijn voor bewoners, leveranciers en kortparkeerders (gewestelijke en gemeentelijke bevoegdheid);
2. een maximumnorm vaststellen voor het aantal parkeerplaatsen in nieuwe kantoorgebouwen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (gewestelijke bevoegdheid);
3. tegelijk met de ingebruikneming van het GEN de capaciteit van de belangrijkste invalswegen naar Brussel verminderen door rijstroken te reserveren voor het openbaar vervoer en in het bijzonder voor de snelbussen (gewestelijke bevoegdheid);
4. de directe omgeving van de GEN-stations inrichten om de reizigers op te vangen en de intermodaliteit met het lokaal openbaar vervoer en het gebruik van de fiets en de parkeerterreinen bevorderen (gewestelijke en gemeentelijke bevoegdheid).

Het welslagen van het GEN hangt af van dergelijke maatregelen, die in de samenwerkingsovereenkomst bekrachtigd zouden moeten worden.

Om nadelige gevolgen (met name de ontvolking van de stad) te voorkomen moeten de begeleidende maatregelen toegepast worden in fasen die afgestemd zijn op de ontwikkelingsfasen van het GEN.

Het debat in België over de GEN-infrastructuren is zo intens en overheersend dat vaak vergeten wordt welke

Cette prise en charge éventuelle ne pourra cependant se concevoir que dans le cadre d'engagements réciproques des autres partenaires sur d'autres points essentiels.

A cet effet, le Syndicat d'études a présenté une évaluation des besoins de financement pour l'exploitation. Ces besoins de financement dépendent du succès attendu du RER.

Le Syndicat d'études a indiqué que le succès du RER, en dehors de la qualité intrinsèque du service, dépendait notamment de mesures d'accompagnement dissuadant l'usage de l'automobile pour les déplacements domicile-travail.

Par ailleurs, une étude complémentaire, réalisée dans le cadre de l'accord de coopération Etat-Région bruxelloise, a montré que la réalisation du RER, en l'absence de telles mesures d'accompagnement, occasionnerait la poursuite de l'exode urbain que la Région de Bruxelles-Capitale désire précisément enrayer.

Parmi les mesures d'accompagnement indispensables à un réel transfert modal de la voiture individuelle vers le RER devraient figurer :

1. la transformation d'emplacements de stationnement de longue durée en voirie en emplacements réservés aux habitants, aux livraisons et au stationnement de courte durée (compétence régionale et communale) ;
2. l'établissement d'une norme maximale pour les emplacements de parking dans les nouveaux immeubles de bureaux en Région de Bruxelles-Capitale (compétence régionale) ;
3. la réduction, concomitante à la mise en service du RER, de la capacité des principales voiries routières de pénétration vers Bruxelles au profit de bandes de circulation réservées aux transports publics et en particulier aux bus rapides (compétence régionale) ;
4. l'aménagement des abords de gares RER pour accueillir les usagers et favoriser l'intermodalité avec les transports publics locaux, les vélos et les parkings (compétence régionale et communale).

La réussite du RER requiert la mise sur pied de telles mesures qui devraient constituer autant d'engagements à sceller dans l'accord de coopération.

Afin d'obtenir la garantie que des effets pervers ne se développent (notamment l'exode urbain), les mesures d'accompagnement doivent être mises en œuvre par phase coordonnée avec les phases de développement du RER.

Quant aux infrastructures pour le RER, le débat en Belgique sur ce point est intense et tellement dominant

diensten met die infrastructuur moeten worden aangeboden.

De minister overdrijft niet wanneer zij zegt dat de emoties tijdens dit debat hoog oplaaien en dat het debat niet altijd even rationeel gevoerd wordt.

Volgens haar moet het debat uit een andere invalshoek gevoerd worden.

Men moet uitgaan van de vraag welke diensten men wil aanbieden en daaruit afleiden welke infrastructuur noodzakelijk zijn.

Daarom spreekt zij liever van het aanbod en van de dienstverlening alvorens het over de infrastructuur te hebben.

Het studiebureau heeft de behoeften inzake infrastructuur voor twee varianten van het GEN omschreven. Zo moeten in hoofdzaak de stukken tussen Watermaal en Rixensart en tussen Moensberg en Eigenbrakel op drie sporen gebracht worden en moet de tunnel Schuman-Josaphat aangelegd worden, met dien verstande dat het stuk tussen Watermaal en Schuman op 4 sporen zal worden gebracht.

De Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur heeft zich op 30 maart 1999 uitgesproken voor aanvullende projecten, die de minister in het begin van haar uiteenzetting heeft vermeld. Ze gaan veel verder dan het oorspronkelijke ontwerp van het studiebureau.

De minister vindt het essentieel om snel en pragmatisch te kunnen tegemoetkomen aan de vraag van de burgers om mobiliteit door een dienst aan te bieden die constant verbeterd wordt en zich uitbreidt naarmate de infrastructuur en het rollend materieel beschikbaar zijn.

Zo kan men vaststellen dat de infrastructuur vandaag beschikbaar is om GEN-treinen van Brussel naar Halle, 's-Gravenbrakel, Geraardsbergen, Denderleeuw, Burst, Aalst, Ninove, Dendermonde, Vilvoorde en Mechelen te exploiteren.

De capaciteit van lijn 26 en 28 van de ring oost en west is nog niet volledig benut.

Nadat de hogesnelheidslijn naar Leuven klaar is, zal de infrastructuur beschikbaar zijn om GEN-treinen naar Leuven en de luchthaven te exploiteren.

De nieuwe infrastructuur die nodig zijn om het GEN te voltooien moeten hoofdzakelijk in Ottignies, Nijvel en aan de luchthaven aangelegd worden. Er zij op gewezen dat die nieuwe infrastructuur niet uitsluitend voor het GEN dienen.

Er zouden al veel GEN-treinen kunnen rijden als het nodige rollend materieel beschikbaar zou zijn.

qu'on oublie souvent quels services l'infrastructure doit offrir.

La ministre ne croit pas exagérer en disant que ce débat devient souvent passionnel et donc irrationnel.

Pour elle, la méthode du débat doit être inversée.

Il faut d'abord se poser la question de savoir quels services on veut offrir et en déduire les infrastructures qui sont nécessaires.

C'est pourquoi elle a préféré parler de l'offre et du service ferroviaire avant de parler des infrastructures.

Le Syndicat d'études a déterminé les besoins d'infrastructures pour deux variantes de RER, requérant pour l'essentiel la mise à trois voies des tronçons de ligne Watermael-Rixensart et Moensberg-Braine-l'Alleud, ainsi que la création du tunnel Schuman-Josaphat, étant entendu que le tronçon Watermael-Schuman sera porté à quatre voies.

Le 30 mars 1999, la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure s'est prononcée en faveur de projets complémentaires, que la ministre a cités au début de son exposé et qui vont largement au-delà de ce que le Syndicat d'études avait conçu initialement.

L'essentiel est - lui semble-t-il - de pouvoir apporter une réponse rapide et pragmatique à la demande de mobilité des citoyens, en offrant un service qui s'améliore et qui s'étend, le plus rapidement possible, au fur et à mesure de la disponibilité des infrastructures et du matériel roulant.

Ainsi, l'on peut constater que l'infrastructure est aujourd'hui disponible pour exploiter des convois RER de Bruxelles vers Hal, Braine-le-Comte, Grammont, Denderleeuw, Burst, Alost, Ninove, Termonde, Vilvorde et Malines.

Des réserves de capacité existent également sur les lignes 26 et 28 de la ceinture est et ouest.

Au terme de l'achèvement de la ligne à grande vitesse vers Louvain, l'infrastructure sera disponible pour exploiter des convois RER vers Louvain et vers l'aéroport.

Les nouvelles infrastructures requises pour finaliser le RER concernent principalement Ottignies, Nivelles et l'aéroport. Notons que ces nouvelles infrastructures ne concernent d'ailleurs pas uniquement le RER.

L'on peut ainsi constater que de nombreux convois RER pourraient déjà circuler si du matériel roulant spécifique était disponible.

De aanleg van spoorweginfrastructuur zou bijgevolg niet mogen beletten dat het GEN in fasen in dienst gesteld wordt en dat tegelijk de nodige middelen ter beschikking worden gesteld om het hele project te voltooien.

Die nieuwe infrastructures zouden aangelegd moeten worden met zo weinig mogelijk hinder voor de omwonenden en met zo weinig mogelijk onteigeningen.

Er dient misschien een speciaal fonds te worden opgericht, net als voor de HST, waarbij de gemeenten hun grondgebied mogen herverkavelen.

Voorts zou er extra infrastructuur nodig kunnen zijn naargelang van de mogelijkheid om aanvullende lijnen te gebruiken.

De infrastructuurkosten worden geraamd op:

- 29 miljard voor het GEN-project zoals het oorspronkelijk door het studiebureau is opgesteld,
- 33 miljard voor de aanvullende varianten gekozen door de Interministeriële Conferentie voor Vervoer en Infrastructuur van 30 maart 1999,

in totaal 62 miljard.

Van alle uit te voeren infrastructuurwerken moet voorrang worden gegeven aan het op vier sporen brengen van het stuk Schuman-Watermaal, gelet op het feit dat dat stuk verzadigd is en het Gewest een stedenbouwkundig attest afgegeven heeft. De minister heeft bijgevolg haar bestuur opgedragen om de bouwvergunningen voor dat stuk en ook voor de bouw van een halte aan de brug van Gerموir aan te vragen. Volgens een optimistische planning zouden de werken in 2006 klaar zijn.

Men kan niet van het GEN spreken zonder de cruciale kwestie van het rollend materieel aan te kaarten.

De studie maakt gewag van een behoefte aan 476 dubbeldek wagons voor een bedrag van 30,9 miljard BEF 1999. In zoverre deze raming gebaseerd is op prognoses die aangepast moeten worden, moet ze herzien worden alvorens er een definitieve beslissing kan worden genomen. De GEN-groep op hoog niveau zal voor deze aanpassing moeten zorgen.

De GEN-groep op hoog niveau heeft haar werkzaamheden op 15 februari 2000 aangevat.

Ze bestaat uit drie subgroepen die respectievelijk het aanbod, de begeleidende maatregelen en de financiële en organisatorische aspecten onderzoeken.

De GEN-groep op hoog niveau zou het ontwerp van samenwerkingsovereenkomst tegen eind oktober van dit

Dès lors, la création d'infrastructures ferroviaires ne doit pas empêcher de mettre en œuvre le RER par étapes, tout en offrant les moyens en infrastructure pour finaliser un projet conçu globalement.

Ces infrastructures nouvelles devront être réalisées en réduisant au maximum les nuisances causées aux riverains et en limitant le plus possible les expropriations.

A cet égard, il y aura peut-être lieu de créer un fonds spécifique à l'instar de ce qui a été réalisé pour le TGV, permettant aux communes de remembrer leur territoire.

Par ailleurs, des infrastructures complémentaires pourraient s'avérer nécessaires en fonction de la possibilité de retenir des lignes complémentaires.

L'évaluation du coût des infrastructures fait état de:

- 29 milliards nécessaires au projet RER tel qu'établi initialement par le Syndicat d'études;
- 33 milliards nécessaires pour les options complémentaires retenues par la Conférence interministérielle de communication et de l'infrastructure du 30 mars 1999,

soit au total 62 milliards.

Parmi l'ensemble des infrastructures à réaliser, la mise à quatre voies de la section Schuman-Watermaal est une priorité compte tenu de la saturation de ce tronçon et de l'existence d'un certificat d'urbanisme délivré par la Région. La ministre a dès lors donné les instructions à son administration pour avancer dans ce sens et pour solliciter les demandes de permis de bâtir pour ce tronçon, en ce compris la construction d'une halte au pont du Gerموir. Un planning optimiste prévoit une mise en service en 2006.

On ne peut parler du RER sans aborder la question cruciale du matériel roulant.

L'étude fait état d'un besoin de 476 voitures à deux étages, pour un coût de 30,9 milliards de BEF 1999. Dans la mesure où cette estimation est basée sur des prévisions qui doivent être adaptées, il convient de revoir l'estimation avant de se prononcer définitivement. Cet ajustement devra être réalisé par le groupe RER à haut niveau.

Le groupe RER à haut niveau a entamé ses travaux le 15 février 2000.

Il s'est structuré en trois sous-groupes consacrés respectivement à l'offre, aux mesures d'accompagnement et aux aspects financiers et organisationnels.

Le projet d'accord de coopération devrait être finalisé par le groupe RER à haut niveau pour la fin du mois d'octo-

jaar moeten afronden. De politieke onderhandelingen over de overeenkomst kunnen dan tegen het jaareinde afgesloten worden.

Dit veronderstelt wel dat elke partij resultaten wil boeken.

De juiste bestemming en de regels voor het gebruik van de 8,5 miljard waarvan de minister aan het begin van haar uiteenzetting heeft gesproken, liggen nog niet vast.

De regering moet dit in de komende weken bespreken.

Rekening houdende met de mogelijke formules voor het huren van rollend materieel is het niet erg waarschijnlijk dat dit bedrag voor de aankoop van rollend materieel zal dienen. De minister wil echter geen enkele mogelijkheid uitsluiten.

Ze wil het hebben over het bijvoegsel bij het beheerscontract dat door de regering is goedgekeurd en dat tot 31 december 2001 van kracht is.

In dat bijvoegsel komt immers ook de ontwikkeling van het GEN aan bod.

In verband met lijn 26 zal de NMBS uiterlijk op 1 september 2000 voorstellen moeten indienen om de stopplaatsen te verplaatsen en om eventueel nieuwe stopplaatsen aan te leggen op basis van het verwachte aantal treinreizigers en de mogelijkheid om de vereiste opvanginfrastructuur aan te leggen.

De NMBS zal eveneens de procedures opstarten om de halte Diesdelle aan te leggen. De inwoners van Ukkel wachten daar allang.

In de studies over de verbetering van de exploitatie van lijn 26 zullen de volgende mogelijkheden onderzocht worden:

- verhoging van het huidige aanbod;
- exploitatie van de lijn op zaterdag;
- langere exploitatie 's avonds op de werkdagen;
- het doortrekken van een of twee van de huidige drie verbindingen van de lijn naar het zuiden, met name op het stuk Edingen-Geraardsbergen en/of Halle-Klabbeek.

Het bijvoegsel bepaalt eveneens dat de NMBS actief deelneemt aan de werkzaamheden van de GEN-groep op hoog niveau.

Het bepaalt ook dat de NMBS haar deel uitvoert van het prioritaire actieplan vervat in het document van

bre de cette année, permettant de boucler la négociation politique de l'accord pour la fin de l'année.

Ce scénario nécessite que chacune des parties veuille aller de l'avant.

L'affectation précise et le mécanisme d'utilisation du montant de 8,5 milliards dont la ministre a parlé au début de son exposé n'ont pas encore été déterminés.

Une discussion doit avoir lieu à ce sujet au sein du gouvernement dans le courant des prochaines semaines.

Compte tenu des possibilités des techniques de location de matériel roulant, il est peu probable que ce montant serve à acquérir du matériel roulant. Cependant, la ministre ne veut exclure aucune hypothèse.

Elle voudrait évoquer l'avenant au contrat de gestion qui a été approuvé par le gouvernement et dont les effets porteront jusqu'au 31 décembre 2001, c'est-à-dire à court terme.

L'avenant aborde, en effet, également le développement du RER.

A propos de la ligne 26, la SNCB devra présenter, au plus tard pour le 1er septembre 2000, des propositions quant au déplacement de points d'arrêt et à l'ouverture éventuelle de nouveaux points d'arrêt en fonction de la clientèle attendue et de la possibilité de réaliser les infrastructures d'accueil nécessaires.

La SNCB lancera également les procédures en vue de la réalisation de l'arrêt Vivier d'Oie que les Ucclois attendent depuis de nombreuses années.

Les études d'amélioration de l'exploitation de la ligne 26 porteront sur les possibilités suivantes :

- le renforcement de l'exploitation actuelle ;
- l'exploitation de la ligne le samedi ;
- le prolongement de l'exploitation en soirée, les jours ouvrables ;
- le prolongement d'une ou de deux des trois relations actuelles de la ligne vers le sud, notamment sur le tronçon Enghien-Grammont et/ou Hal-Clabecq.

L'avenant prévoit également la participation active de la SNCB aux travaux du groupe RER à haut niveau.

De même, il est prévu que la SNCB mette en œuvre la partie qui lui revient du plan d'actions immédiates, décrit

28 juni 1994 over de ontwerpstudie en de initiële fase van het GEN.

Dit plan omvat hoofdzakelijk een reeks acties op korte termijn om het imago, de communicatie en de informatie te verbeteren, en daarnaast een aantal kleine investeringen voor het onthaal van de reizigers in de stations en aan de stopplaatsen.

Het bijvoegsel bepaalt eveneens dat de NMBS bijzondere aandacht moet schenken aan de manier waarop ze haar gronden in de omgeving van de GEN-stations bouwrijp zal maken, ermee rekening houdende dat er vastgoedprojecten moeten worden uitgevoerd die het gebruik van het toekomstige GEN kunnen bevorderen.

In dit verband zijn de commissieleden er zich van bewust dat de NMBS een autonoom overheidsbedrijf is (in de zin van de wet van 1991 op de autonome overheidsbedrijven) en over een zeer grote autonomie beschikt.

Zij staat zelf in voor het beheer van haar gronden en haar vastgoed zonder voorafgaande inmenging van de Staat.

De minister is er zich van bewust dat de NMBS zich soms meer als een projectontwikkelaar dan als een spoorwegmaatschappij gedraagt. Dat vloeit voort uit een politieke beslissing die in het verleden werd genomen om de schuld van de spoorwegen niet op de Staat af te wentelen, met als compensatie dat de NMBS de eigendom van de spoorweginfrastructuur en de directe omgeving krijgt. De NMBS mag haar eigendommen naar goeddunken opwaarderen.

In het bijvoegsel bij het beheerscontract is een nieuw artikel ingevoerd waaruit blijkt dat de samenleving zich meer zorgen maakt over wat er met die gronden gebeurt, aangezien de projecten die er ontwikkeld moeten worden, het gebruik van het toekomstige GEN zullen moeten bevorderen.

De minister is er zich van bewust dat die bepaling niet alles zal regelen, maar het is alvast een eerste stap in de goede richting.

Voor het overige moet de NMBS wegens haar autonomie betrekkingen met de Gewesten en de gemeenten aanknopen voor aangelegenheden waarvoor die laatste bevoegd zijn en waarin inmenging door de federale Staat misplaatst zou zijn.

De Gewesten en gemeenten kunnen bijgevolg die bevoegdheden – met name ruimtelijke ordening en stedenbouw - uitoefenen om hun betrekkingen met de NMBS te regelen en speculatiezucht tegen te gaan.

Voorts staat in het bijvoegsel dat de NMBS uiterlijk tegen 31 december 2000 het technische gedeelte van een

dans le document "Etude de conception du RER - Phase initiale du RER" du 28 juin 1994.

Ce plan comporte principalement une série d'actions à court terme relatives à l'image, la communication et l'information de même que des investissements légers portant notamment sur l'accueil des usagers aux gares et points d'arrêt.

L'avenant stipule également que la SNCB sera particulièrement attentive à la manière de viabiliser ses terrains situés aux abords des gares RER en tenant compte de la nécessité d'y implanter des projets immobiliers susceptibles de renforcer l'usage du futur RER.

A ce sujet, les commissaires n'ignorent pas que la SNCB est une entreprise publique autonome (au sens de la loi de 1991 sur les entreprises publiques autonomes) et qu'elle dispose en effet d'une très large autonomie.

La gestion de ses terrains et de son patrimoine immobilier lui revient et l'Etat n'a a priori pas à intervenir dans ses choix.

La ministre est consciente que l'attitude de la SNCB ressemble parfois plus à celle d'un promoteur immobilier. Ceci est le résultat d'une décision politique prise dans le passé visant à ne pas faire reprendre par l'Etat la dette des chemins de fer mais à lui donner en compensation la propriété des assiettes ferroviaires et de ses abords, quitte pour elle à les valoriser.

L'introduction d'un nouvel article dans l'avenant au contrat de gestion va dans le sens d'une plus grande préoccupation sociétale de la valorisation des terrains, puisque les projets à y développer devront renforcer l'usage du futur RER.

La ministre est consciente que cette disposition ne règlera pas tout mais il s'agit là d'un premier pas.

Pour le surplus, l'autonomie de l'entreprise la conduit à nouer des relations avec les régions et les communes, pour des matières qui relèvent de leurs compétences et dans lesquelles une intervention de l'Etat serait malvenue.

Les régions et les communes peuvent donc utiliser ces compétences - notamment celle de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme - pour réguler le rapport qu'elles entretiennent avec la SNCB et générer ainsi un comportement moins "spéculatif".

En ce qui concerne le matériel roulant RER, l'avenant prévoit que, pour le 31 décembre 2000 au plus tard, la

bijzonder bestek voor de aankoop van rollend materieel voor het toekomstige GEN moet opstellen.

Er moet bijzondere aandacht worden geschonken aan:

- de toegankelijkheid voor de personen met beperkte mobiliteit;
- de toegankelijkheid voor de reizigers per fiets;
- het comfort van de reizigers;
- de visuele en auditieve informatie.

De NMBS zal eveneens een model op ware grootte van een toekomstige GEN-wagon maken.

Rekening houdend met het voorgaande, kan men ervan uitgaan dat als de beslissing om dat materieel te bestellen begin volgend jaar genomen wordt, de eerste GEN-wagons in de loop van 2003 in gebruik genomen zouden kunnen worden, rekening houdend met de noodzakelijke termijnen.

De NMBS zal ook actief meewerken aan de organisatie van de week van de mobiliteit, die eind september 2000 zal plaatshebben.

In dat kader zal de NMBS met name over het GEN een tentoonstelling houden op 23 en 24 september 2000 in het station Brussel-Zuid.

Het model van een GEN-wagon zal dan tentoongesteld worden.

Volgens het bijvoegsel zal de NMBS binnen de maand na de inwerkingtreding een volledig verslag indienen over de voltooiing van het HST-project van grens tot grens. Dit verslag zal handelen over de planning voor de uitvoering en over de begroting van de werken. De voorganger van de minister heeft de laatste hand aan dit dossier gelegd.

De minister is geenszins van plan om dit dossier op losse schroeven te zetten.

De minister snijdt de kwestie van de gelijktijdige uitvoering van het HST- en het GEN-project aan.

Het gaat erom te weten wat er onder HST wordt verstaan.

Als het om de uitvoering van het project van grens tot grens gaat, kan de minister alleen maar vaststellen dat het HST-project verder gevorderd is dan het GEN-project en dat bepaalde infrastructuren die voor de HST gebouwd zijn, voor het GEN gebruikt zullen kunnen worden. Zij denkt meer bepaald aan de infrastructuur naar Halle en Leuven.

Als daarentegen onder HST ook de bouw van een tweede terminal wordt verstaan, is de minister persoonlijk

SNCB rédiger la partie technique d'un cahier spécial des charges pour l'acquisition du futur matériel roulant RER.

Une attention toute particulière sera apportée :

- à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ;
- à l'accessibilité des voyageurs accompagnés d'un vélo ;
- au confort des voyageurs ;
- à l'information visuelle et auditive.

La SNCB réalisera également une maquette grandeur nature de la future voiture RER.

Compte tenu de ces éléments, on peut estimer que si la décision de passer commande de ce matériel était prise au début de l'année prochaine, les premières voitures RER pourraient, compte tenu des délais nécessaires, apparaître au cours de l'année 2003.

La SNCB s'associera aussi, de façon proactive, à l'organisation de la semaine de la mobilité qui aura lieu à la fin septembre 2000.

Dans ce cadre, elle organisera une exposition qui aura lieu les 23 et 24 septembre 2000 à la gare de Bruxelles-Midi et qui aura, notamment, pour thème le RER.

La maquette RER sera présentée dans le cadre de cette exposition.

L'avenant indique que, dans le mois de son entrée en vigueur, la SNCB présentera un rapport complet relatif à l'achèvement de la réalisation du projet TGV de frontière à frontière. Ce rapport portera sur le planning d'exécution et sur le budget des travaux. Ce dossier a été finalisé par le prédécesseur de la ministre.

Il n'entre nullement dans les intentions de la ministre de remettre ce dossier en cause.

La ministre aborde la question de la simultanéité du projet TGV et du RER.

Tout dépend de savoir ce que revêt la dénomination de TGV.

S'il s'agit de la réalisation du projet de frontière à frontière, la ministre ne peut que constater que le projet TGV est plus avancé que celui du RER et que certaines infrastructures construites dans le cadre du TGV bénéficieront au RER. Elle pense en particulier aux infrastructures vers Hal et vers Louvain.

Si par contre, on inclut dans la dénomination de TGV la construction d'un deuxième terminal, à titre personnel, la

van oordeel dat het GEN-dossier voorrang heeft. Deze kwestie is nog niet besproken door de federale regering.

Het zou niet veel zin hebben dat het HST-net voornamelijk het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bedient, maar dat het geen aansluiting heeft met het openbaar vervoer vanuit Brussel en de rand.

Wat voor zin heeft het Brussel-Parijs in 1 uur en 25 minuten af te leggen, als men er bijna even lang overdoet om Brussel met de rand te verbinden?

Het GEN-net kan het HST-net ten goede komen en vice versa.

De twee netwerken versterken elkaar, verhogen het spoorwegaanbod en dragen bij tot een duurzame mobiliteit.

Om de kwestie van de vestiging van een tweede HST-terminal in Schaarbeek-Vorming aan te kaarten moet men opnieuw uitgaan van de politieke beslissing van de Ministerraad van 11 februari 2000 over de problematiek van de luchthaven van Brussel-Nationaal.

De Ministerraad heeft deze kwestie met een ambitieuze doelstelling ter sprake gebracht: het aandeel van het openbaar vervoer, dat voor het ogenblik slechts 18% bedraagt, tot 40% verhogen.

Rekening houdend met de te verwachten toename van het aantal reizigers en werknemers op de site van de luchthaven, zijn er structurele aanpassingen nodig om deze doelstelling te bereiken.

Daarom is in de nota aan de Raad sprake van een betere aansluiting van de luchthaven op het bestaande spoornet door het kopstation in de luchthaven te verbouwen tot een doorgangstation waardoor treinen uit en in uiteenlopende richtingen rechtstreeks de luchthaven kunnen aandoen.

Deze werken zijn opgenomen in het tienjareninvesteringsplan 2001-2010 van de NMBS.

Het opzet om de reizigers van verschillende vertrekpunten direct naar de luchthaven te brengen is de beste manier om de vastgelegde doelstelling voor deze vervoermodus te verwezenlijken.

Voor deze oplossing is ook gekozen op Schiphol, waar bijna alle spoorverbindingen van het land onder de luchthaven doorgaan.

Bovendien staat in de nota aan de ministerraad ook dat "de aansluiting van de luchthaven op het internationaal verkeer noodzakelijk is wil de luchthaven zijn rol van internationale draaischijf blijven spelen. Door de uitbouw van de diabolos zullen een aantal stopplaatsen aangelegd wor-

ministre est d'avis que le dossier du RER est prioritaire, cette question n'ayant pas encore été débattue au sein du gouvernement fédéral.

Il ne serait pas opportun d'avoir un réseau TGV dont l'un des pôles de desserte essentiel est la Région de Bruxelles-Capitale, sans que ce TGV ne soit accessible par transport public au départ de Bruxelles et de sa large périphérie.

Pourquoi mettre une heure vingt-cinq minutes pour relier Paris à Bruxelles, si l'on en met autant ou presque pour relier Bruxelles à sa périphérie ?

Le RER peut renforcer le TGV comme le TGV peut renforcer le RER.

Les deux agissent en synergie pour le développement du rail et celui de la mobilité durable.

Pour aborder la question de l'établissement d'un second terminal TGV à Schaarbeek-Formation, il faut repartir de la décision politique prise par le Conseil des ministres le 11 février 2000 à propos de la problématique de l'aéroport de Bruxelles-National.

Le Conseil des ministres a abordé cette question avec un objectif ambitieux : augmenter la part du transport public à 40% alors qu'aujourd'hui elle n'est que de 18%.

Compte tenu de l'augmentation prévisible du nombre de voyageurs et de travailleurs sur la site de l'aéroport, cet objectif nécessite des adaptations structurelles.

Aussi la note au Conseil évoque-t-elle une meilleure connexion de l'aéroport au réseau ferroviaire existant par le fait de transformer la gare terminale de l'aéroport en une gare passante permettant à des trains d'origines et de destinations très diversifiées de relier directement l'aéroport.

Ces travaux seront prévus dans le plan décennal d'investissements 2001-2010 de la SNCB.

La perspective d'amener directement les voyageurs à l'aéroport au départ d'origines multiples constitue le meilleur moyen d'atteindre l'objectif de part modale qui a été fixé.

C'est la solution qui a été retenue à Schiphol qui voit passer sous l'aéroport quasi l'ensemble des relations ferroviaires du pays.

De plus, la note au Conseil des ministres indique qu' "il est indispensable d'établir une liaison entre l'aéroport et le trafic ferroviaire international si l'on veut que l'aéroport continue à jouer son rôle de plaque tournante. La réalisation du diabolos permettra de prévoir un nombre de haltes

den voor de HST in Zaventem. Bovendien moet in een verbinding naar een nieuwe multimodale terminal in Brussel (Schaerbeek) ofwel via het GEN of via een People Mover of via beide voorzien worden. Dit project dient in het tienjarig investeringsplan van de NMBS te worden geïntegreerd. De definitieve keuze van de modaliteiten zal bij de bespreking van dit plan tegen het einde van het jaar gemaakt worden."

Om een keuze te kunnen maken inzake de regels, moet men over een aantal gegevens beschikken.

De minister wil zo snel mogelijk oplossingen vinden voor een betere bediening van de luchthaven. Vandaar dat in het aanhangsel bij de beheerovereenkomst met de NMBS bepaald wordt dat deze inspanningen zal leveren om te zorgen voor een maximale complementariteit tussen het aankomend, vertrekkend en transitluchtverkeer op de nationale luchthaven en het HST-verkeer, dit alles in samenspraak met de verschillende betrokken partners.

Binnen twee maanden na de inwerkingtreding van het voormelde aanhangsel zal de NMBS een verslag indienen over de technische en commerciële haalbaarheid van dergelijke verbindingen, over de studies en over het overleg met de betrokken partners. Dit verslag zal een deel bevatten over de rol van de toekomstige multimodale terminal in Schaarbeek wat de complementariteit betreft, niet alleen tussen de verschillende vervoersmodi maar ook tussen de verschillende soorten van spoorwegverkeer.

Het is duidelijk dat dit aanvullend gedeelte van het verslag gegevens kan opleveren die een definitieve keuze mogelijk maken.

Als de minister in dit belangrijke dossier momenteel een standpunt zou willen innemen, kan dit alleen op grond van het door de NMBS in december 1999 opgestelde document "Task Force – Mobiliteit in en rond Brussel – dat trouwens niet de minste financiële raming bevat.

Het is bijgevolg niet mogelijk terzake voor meer verduidelijkingen te zorgen zolang er geen gedetailleerde ramingen beschikbaar zijn, welke zullen worden bezorgd in het tienjareninvesteringsplan.

De NMBS voert de volgende argumenten aan voor de bouw van een tweede HST-terminal in Schaarbeek:

- aanzienlijke toename van het HST-verkeer;
- beperkte capaciteit van de Noord-Zuidverbinding;
- beperkte uitbreidingsmogelijkheden op de andere terreinen van Brussel-Noord, Schaarbeek-reizigers en de luchthaven zelf.

Het spreekt vanzelf dat de federale regering, die het tienjareninvesteringsplan moet goedkeuren, over meer

des TGV à Zaventem. De plus, une liaison vers un nouveau terminal multimodal bruxellois (Schaerbeek) doit être prévu soit via le RER, soit via un "people mover", soit via les deux. Ce projet doit être intégré dans le plan d'investissement décennal de la SNCB. Le choix définitif sur les modalités sera opéré pour la fin de l'année lors de l'approbation de ce plan".

Afin d'opérer le choix sur les modalités, il faut disposer d'un certain nombre d'éléments.

La ministre souhaite trouver le plus rapidement possible des solutions qui vont dans le sens d'une meilleure desserte de l'aéroport. C'est pourquoi l'avenant au contrat de gestion prévoit que la SNCB s'efforcera de promouvoir une complémentarité aussi intense que possible entre le trafic aérien de départ, d'arrivée et de transit de l'aéroport de Bruxelles-National et le trafic des trains à grande vitesse, en concertation avec les différents partenaires concernés.

Ainsi, dans les deux mois qui suivent l'entrée en vigueur de l'avenant, la SNCB présentera un rapport portant sur la faisabilité technique et commerciale de telles relations et sur le résultat des études et concertations entreprises avec les partenaires concernés. Ce rapport comprendra un volet expliquant le rôle que jouera le futur terminal multimodal de Schaarbeek en matière de complémentarité non seulement entre les différents modes de transport mais également entre différents types de trafics ferroviaires.

Il est clair que ce volet complémentaire du rapport devrait permettre d'apporter des éléments pour opérer un choix définitif.

En effet, la ministre ne dispose pour l'heure et pour se faire une opinion dans ce dossier important que du seul document établi par la SNCB en décembre 1999 dénommé "Task force - Mobilité dans et autour de Bruxelles" qui ne comporte d'ailleurs aucune estimation budgétaire.

Il est dès lors impossible de donner plus de précisions à ce sujet, dans l'attente des estimations détaillées qui lui seront fournies dans le cadre du plan décennal d'investissements.

Les arguments développés par la SNCB pour créer le deuxième terminal TGV à Schaarbeek sont :

- le développement important du trafic TGV ;
- les limites de capacité de la jonction Nord-Midi ;
- les possibilités d'extension limitées des autres sites que sont Bruxelles-Nord, Schaarbeek-Voyageurs et l'aéroport lui-même.

Il va de soi que le gouvernement fédéral qui sera amené à approuver le plan décennal d'investissements devra dis-

informatie moet beschikken dan die welke in deze nota staat.

Er zijn veel vragen gesteld en de minister overloopt er een aantal van.

Hoe zit het met de verplaatsingen tussen de voornaamste steden die de HST aandoet?

Hoe zal dit verkeer in de toekomst evolueren?

Hoe groot zal, redelijkerwijs, het marktaandeel van de HST zijn in het kader van een slagvaardig beleid om het spoor te bevorderen en te streven naar duurzame mobiliteit?

En tegen wanneer?

Op dit ogenblik doen, elke dag en in elke richting, drieëndertig HST-treinen het Brussel Hoofdstedelijk Gewest aan.

Volgens de verwachte evolutie van het internationale verkeer, zouden dat er tegen 2010 zestig tot vijftig per dag en per richting worden.

Hoeveel van die treinen zouden tijdens de piekuren het Gewest aandoen?

En op welke wijze zouden ze de Noord-Zuidverbinding verzadigen?

Zouden alternatieve technische ingrepen zoals meer dubbeldektreinen, het plaatsen van nieuwe seinen, het samen koppelen van sommige HST-treinen om door de Noord-Zuidverbinding te gaan, bredere deuren in de nieuwe wagens, een oplossing kunnen bieden voor de veronderstelde verzadiging?

Hoe groot is de capaciteit van Zuidstation in het kader van het HST-net?

Welke bijkomende beheersmaatregelen kunnen worden getroffen of welke investeringen kunnen worden gedaan om die capaciteit in het Zuidstation te verhogen?

Wanneer zou de HST-terminal in het Zuidstation helemaal verzadigd zijn?

Hoe kan men, materieel en in tijd, het comfort van de reizigers aan boord van de HST-treinen nog verbeteren, rekening houdend met technische handelingen zoals catering, reinigen van de wagens, wisseling van personeel...

Hoe kan men mogelijke verwarring bij de reizigers vermijden als gevolg van de verdeling van de diensten over twee sites?

Hoe vermijdt men dat de hele regeling onduidelijk wordt?

poser de plus amples informations que celles contenues dans cette note.

Les questions posées sont nombreuses. La ministre souhaiterait en énumérer un certain nombre.

Quel est le marché des déplacements entre les principales villes desservies par le réseau TGV ?

Comment ce marché va-t-il évoluer dans l'avenir ?

Quelle part peut-on raisonnablement espérer pour le TGV dans le cadre d'une politique volontariste de développement du rail et de la mobilité durable ?

Et à quelle échéance ?

A l'heure actuelle, l'offre TGV circulant en Région de Bruxelles-Capitale est de trente-trois trains par jour et par sens.

Les perspectives de développement du trafic international font état de soixante à soixante-cinq trains par jour et par sens à l'horizon 2010.

Combien de ces trains circuleraient à l'heure de pointe ?

En quoi ces trains satureraient-ils la jonction Nord-Midi ?

Des solutions techniques alternatives comme la multiplication des trains à double étage, la mise en place d'une nouvelle signalisation, l'accouplement de certains TGV pour traverser la jonction, l'agrandissement des portes des nouvelles voitures pourraient-elles apporter des éléments de réponse au problème de saturation supposé ?

Quelle est la capacité de Bruxelles-Midi pour le réseau TGV ?

Quelles mesures complémentaires de gestion ou d'investissement pourraient être prises au Midi pour augmenter cette capacité ?

A quelle échéance le terminal du Midi serait-il totalement saturé ?

Comment optimiser dans l'espace et dans le temps les fonctions d'accueil des voyageurs à bord des TGV par rapport aux fonctions techniques comme le catering, le nettoyage des rames, la rotation du personnel, ... ?

Comment réduire les risques de confusion pour les voyageurs du fait que les services seraient répartis entre deux sites ?

Comment réduire le risque de manque possible de lisibilité du système ?

Welke investeringen moeten er worden gedaan om de bereikbaarheid van Schaarbeek-Vorming door het openbaar vervoer te verbeteren en om de locatie even bereikbaar te maken als het Zuidstation?

En wat inzake het autoverkeer, gelet op het feit dat de site buiten de stad gelegen is?

Worden bepaalde zaken niet bemoeilijkt als gevolg van het feit dat een dergelijk complex ver van de toeristische, culturele en hotelinfrastructuur van het stadscentrum ligt?

Hoe gaat men dat opvangen?

Hoe rendabel is de People Mover?

Welke partner gaat deze financieren?

Kunnen twee spoorverbindingen naar de luchthaven, economisch gezien, naast elkaar bestaan?

Welke gevolgen heeft het stoppen van de IC/IR-treinen in het nieuwe geplande station, dat beschouwd wordt als een vierde station van de Noord-Zuidverbinding, op het vlak van de reistijd, exploitatiekosten...?

Hoe kan men waarborgen dat de noodzakelijke reconversie van het stadscentrum, en vooral de omgeving van het Zuidstation, een succes wordt en duurzaam is?

Hoe kan de NMBS een partnerschap sluiten met de luchthaven om in de grote stations van het Belgische spoorwagennet reizigers te laten inchecken?

Er rijzen tal van vragen, zoals de Brusselse parlementsleden zelf kunnen vaststellen. Het is duidelijk dat de regering over antwoorden moet beschikken alvorens de precieze uitvoering van dit project vast te leggen.

Tegen het einde van het jaar zal de regering, in het kader van het tienjareninvesteringsplan, keuzes moeten maken betreffende het GEN-project en de tweede terminal.

De federale regering verwacht een eerste project van de NMBS tegen eind september 2000.

In het aanhangsel bij de beheerovereenkomst staat dat de omvang en het belang van de verschillende projecten die het toekomstige tienjareninvesteringsplan 2001-2010 vormen, zullen worden onderzocht rekening houdend met het beleid inzake mobiliteit.

Te dien einde zal men de volgende criteria hanteren:

Quels investissements faudra-t-il consentir pour améliorer l'accessibilité de Schaerbeek-formation par les transports publics et pour atteindre un degré d'accessibilité équivalent à celui de la Gare du Midi ?

Comment gérer la demande automobile compte tenu du caractère excentré du site ?

N'est-ce pas se priver de facilités de proximité que d'établir un tel complexe loin des infrastructures touristiques, culturelles et hôtelières du centre de la ville ?

Comment réduire les effets d'un tel éloignement ?

Quelle est la rentabilité du "people mover" ?

Quel partenaire va le financer ?

Deux systèmes ferrés reliant l'aéroport peuvent-ils coexister sur le plan économique ?

Quel est l'impact de l'arrêt des trains IC/IR à la nouvelle gare projetée, considérée comme une quatrième gare de la jonction Nord-Midi ? En terme de temps de parcours, de coût d'exploitation, ... ?

Comment permettre que le centre de la ville, en particulier le quartier de la Gare du Midi, réussisse et maintienne une nécessaire reconversion ?

Comment la SNCB peut-elle mener des partenariats avec l'aéroport afin que les grandes gares du réseau ferroviaire belge puissent offrir un service d'enregistrement des passagers et des bagages ?

Comme les parlementaires bruxellois peuvent le constater, les questions posées sont nombreuses et il est nécessaire que le gouvernement soit en possession des réponses avant de se prononcer sur les modalités relatives à ce projet.

Les options relatives au projet RER et au projet de second terminal devraient être prises par le gouvernement d'ici la fin de l'année dans le cadre du plan décennal d'investissements.

Le gouvernement fédéral attend un premier projet de la part de la SNCB d'ici la fin du mois de septembre 2000.

Comme le prévoit l'avenant au contrat de gestion, l'importance et l'intérêt des projets seront mis en évidence au regard de la politique de mobilité et ceci pour les différents projets composant le futur plan décennal d'investissement 2001-2010.

Les critères suivants seront, notamment, utilisés à cette fin :

- formulering van de nagestreefde doelstellingen;
- verwachte voordelen voor de klanten;
- weerslag op de regelmaat van de dienstverlening;
- vereisten inzake beheer;
- oplossing voor de huidige beperkingen (capaciteit van de infrastructuur en beschikbaarheid van rollend materieel);
- verhoging van de capaciteit, reïssnelheid en frequentie;
- verbetering van de veiligheid en de betrouwbaarheid;
- bescherming van het leefmilieu;
- bijdrage tot de uitvoering van het Europees vervoerbeleid, inzonderheid het oplossen van knelpunten.

Voor elk van de projecten zal een gedetailleerde fiche worden opgesteld die bij het ontwerpplan zal worden gevoegd.

Op grond van die gegevens zal de regering de voorstellen van de NMBS onderzoeken alvorens definitieve keuzes te maken.

De spreker moet nog twee specifieke vragen beantwoorden.

De eerste heeft betrekking op de Europese studie over de vooruitzichten betreffende de verplaatsingen en over de spreiding ervan over de vervoermodi.

Het is een ambitieuze studie, die dertig maanden duurt en 100 miljoen kost.

De minister bestudeert op dit ogenblik met haar kabinet hoe ze actief aan die studie kan meewerken.

Ze hecht er heel wat belang aan omdat Brussel de hoofdstad van Europa is en omdat ons land in het hart ligt van de Unie.

Er zal aan die studie worden meegewerkt als ze leidt tot concrete gegevens die kunnen bijdragen tot de uitvoering van het beleid inzake duurzame mobiliteit.

De spreker hecht er des te meer belang aan daar België in de tweede helft van 2001 het voorzitterschap zal waarnemen.

De tweede vraag heeft betrekking op de economische ontwikkeling van Brussel, een gewestelijke bevoegdheid.

- formulation des objectifs poursuivis ;
- avantages attendus pour la clientèle ;
- impact sur la régularité des circulations ;
- impératifs de gestion ;
- rencontre des contraintes actuelles (capacité de l'infrastructure et disponibilité du matériel roulant) ;
- accroissement des capacités, de la vitesse et de la fréquence des dessertes ;
- amélioration de la sécurité et de la fiabilité ;
- protection de l'environnement ;
- contribution à la mise en œuvre de la politique européenne des transports, notamment l'élimination des goulets d'étranglements.

Pour chacun des projets, une fiche circonstanciée sera établie et jointe au projet de plan.

Sur cette base, les propositions de la SNCB pourront être analysées par le gouvernement avant que les choix définitifs ne soient effectués.

Il lui reste à répondre à deux questions spécifiques.

La première concerne l'étude européenne relative aux prévisions de trafic et des répartitions modales de ces trafics.

Il s'agit d'un projet ambitieux d'une durée de 30 mois et d'un coût de 100 millions.

Elle étudie avec son administration la possibilité de participer de manière active à cette étude.

Elle y est particulièrement attentive dans la mesure où Bruxelles est la capitale de l'Europe et que le pays est au cœur même de l'Union.

La participation sera conditionnée à la nécessité d'aboutir à des enseignements concrets à tirer d'une telle recherche, qui puisse contribuer à la mise en œuvre de la politique de mobilité durable.

Elle y sera d'autant plus attentive que la Belgique assumera durant le second semestre 2001 la présidence belge.

La deuxième question porte sur le développement économique de Bruxelles.

De spreker vindt dat de spoorweg een actieve rol kan spelen bij het goederenvervoer.

Het aandeel van het spoor moet groeien in deze sector.

Het goederenvervoer is een van de opdrachten van de NMBS die, krachtens de Europese wetgeving, niet onder haar opdracht inzake openbare dienstverlening valt.

De minister kan op dit vlak dus niet rechtstreeks ingrijpen.

Over de projecten in deze sector moet dus rechtstreeks met de NMBS worden onderhandeld.

Wat het gecombineerd vervoer betreft, wil de minister vooral tegemoet komen aan de verwachtingen van de economische actoren. Daarom gaat ze voor het ogenblik na of het mogelijk is financiële steun te verlenen voor het overslaan van goederen van de weg naar het spoor en van het spoor naar de weg teneinde het concurrentienadeel daarvan weg te werken.

XIII.2. Gedachtewisseling

De heer Denis Grimberghs bedankt de federale minister voor haar antwoorden op de meeste schriftelijke vragen van de commissieleden. Het verheugt hem ook dat mevrouw Durant het niet heeft over de terminal Brussel-Europa maar over de multimodale terminal. Dit verheugt hem omdat de leiding van de NMBS het altijd heeft over de terminal Brussel-Europa en aldus vooruitloopt op een beslissing die nog niet is genomen ondanks het feit dat de burgemeester van de stad Brussel op die plek honderdduizenden m² kantooroppervlakte voor de Europese ambtenaren wil vrijmaken. De Brusselse parlementsleden stellen de absolute noodzaak van die kantoren ter discussie, te meer daar volgens het gewestelijk bestemmingsplan daar een gebied komt voor de ontwikkeling van stedelijke industrie.

De spreker vraagt zich af of een derde partij de overheid kan helpen om de juiste beslissing te nemen op het vlak van de investeringen voor het spoor en of de uitgangspunten van de NMBS weerlegd kunnen worden. De heer Denis Grimberghs wijst erop dat het moeilijk is om in dialoog te treden met de NMBS, die graag uitpakt met haar deskundigheid en de politici adviseert zich niet met technische dossiers in te laten.

De volksvertegenwoordiger herinnert eraan dat het GewOP voorziet in één HST-terminal, met een tweede HST-halte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en een halte aan de nationale luchthaven.

Kan de federale minister de Brusselse parlementsleden terzake geruststellen?

Il s'agit là d'une compétence régionale. Elle pense que le chemin de fer a un rôle actif à jouer pour le transport des marchandises.

La part du rail doit augmenter dans ce secteur.

Le transport des marchandises est une des missions de la SNCB qui ne fait pas partie des missions de services publics, en raison de la législation européenne.

Elle ne peut donc intervenir directement dans ce domaine.

Les projets dans ce secteur doivent donc se négocier directement avec la SNCB.

Par contre, pour ce qui concerne le transport combiné, la préoccupation de la ministre est de répondre aux attentes des acteurs économiques. C'est pourquoi elle étudie actuellement la possibilité d'un soutien financier des opérations de transbordement entre la route et le rail puis entre le rail et la route, pour réduire le désavantage concurrentiel que constituent notamment ces opérations.

XIII.2. Echange de vues

M. Denis Grimberghs remercie la ministre fédérale d'avoir balisé la majorité des questions posées par écrit par les commissaires. Il se félicite également que Mme Durant ne parle pas de terminal Bruxelles-Europe mais bien de terminal multimodal. Cette remarque lui tient à cœur car lorsque les dirigeants de la SNCB évoquent le terminal Bruxelles-Europe, ils anticipent sur une décision qui n'est pas encore prise et ce malgré la volonté du bourgmestre de la ville de Bruxelles de créer à cet endroit plusieurs centaines de milliers de m² de bureaux pour les fonctionnaires européens. Les parlementaires bruxellois s'interrogent toutefois sur la nécessité absolue de ces bureaux, alors que le Plan régional d'affectation du sol y réserve une zone à développer à terme pour les industries urbaines.

M. Denis Grimberghs se demande si un tiers venant est susceptible d'aider les pouvoirs publics à prendre la décision la plus adéquate en matière d'investissements ferroviaires et si les prémisses de la SNCB peuvent être réfutées. M. Denis Grimberghs met en exergue le difficile dialogue avec la SNCB, qui prône son expertise et conseille aux politiques de ne pas se mêler de dossiers trop techniques.

Le député souhaite rappeler que le PRD contient un seul terminal TGV avec un deuxième arrêt TGV dans la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi qu'un arrêt à Bruxelles-National.

La ministre fédérale peut-elle rassurer les parlementaires bruxellois sur ce point ?

De federale minister heeft in even sterke mate als de Brusselse parlementsleden de nadruk gelegd op het GEN. De heer Denis Grimberghs deelt het voornemen van de minister om stapsgewijs te werk te gaan waarbij de eerste stap erin bestaat de exploitatiemaatschappij op te richten om het bestaande net te exploiteren. Tegen wanneer zou deze maatschappij redelijkerwijs kunnen worden opgericht?

De heer Denis Grimberghs is er eveneens van overtuigd dat het belangrijk is dat in eerste instantie werk wordt gemaakt van die dossiers waarvoor men een stedenbouwkundig attest heeft, zoals de minister trouwens onderstreept heeft.

Het is hem echter niet duidelijk of de minister een onderscheid heeft gemaakt, wat tijdsplanning betreft, voor de werken in het kader van het viersporig maken van het gedeelte Schuman-Watermaal en de Schuman-Josaphat-tunnel (voor beide is één stedenbouwkundig attest afgegeven).

De minister zegt dat ze, voor alle vragen die rijzen, inzonderheid inzake de tweede door de NMBS geplande multimodale terminal, van zins is om de plannen van de NMBS aan externe deskundigen voor te leggen. Het gaat er niet om de NMBS te dwarsbomen, maar ze wenst niettemin het advies in te winnen van deskundigen over de geraamde kosten, de technische noodzaak en het tijdschema voor de werken.

Het zou ook nuttig zijn het advies van externe deskundigen in te winnen in verband met de tweede toegang tot de haven van Antwerpen bijvoorbeeld. Het spreekt vanzelf dat de NMBS als eerste de vragen van de toezichthoudende minister moet beantwoorden.

Het tienjareninvesteringsplan van de NMBS, dat betrekking heeft op de periode 2001-2010, zou tegen december klaar moeten zijn.

De minister weet vooralsnog nog niet of ze tijdig een antwoord zal krijgen op al haar vragen en of, desgevallend, de nodige kredieten moeten worden vastgelegd om sommige doelstellingen binnen tien jaar te verwezenlijken. Alles zal afhangen van het feit of ze tevreden zal zijn met de antwoorden van de NMBS en van het eventuele advies van externe deskundigen.

Wat de oprichting van een exploitatiemaatschappij van het GEN betreft, in de vorm van een economisch of ander samenwerkingsverband, wijst de minister erop dat de GEN-studiegroep op hoog niveau zich over deze kwestie buigt en dat er gepland is dat de GEN-studiegroep op hoog niveau tegen eind oktober 2000 een voorstel doet in het kader van de samenwerkingsovereenkomst tussen de federale Staat en de drie Gewesten; dit zal het exploitatieschema bevatten voor het toekomstige GEN alsook het organisatieschema met de verantwoordelijkheid van de

La ministre fédérale a mis l'accent sur le RER de la même manière que le font les parlementaires bruxellois. M. Denis Grimberghs partage la volonté de la ministre d'opérer étape par étape, la première étant la mise sur pied de la société d'exploitation, qui permettra d'exploiter le réseau existant. Dans quel délai peut-on raisonnablement espérer cette mise sur pied ?

M. Denis Grimberghs est également convaincu qu'il y a intérêt à avancer dans un premier temps dans les dossiers pour lesquels on dispose d'un certificat d'urbanisme, comme l'a par ailleurs souligné la ministre.

Il n'a pas bien saisi si la ministre fédérale distinguait dans le temps les travaux à faire pour la mise à quatre voies du tronçon Schuman-Watermaal et le tunnel Schuman-Josaphat (un seul certificat d'urbanisme a été délivré pour les deux).

La ministre informe que, à l'ensemble des questions qu'elle se pose, notamment en ce qui concerne la deuxième gare multimodale prévue par la SNCB, elle envisage de pouvoir faire valider les hypothèses de la SNCB par des experts extérieurs. Il ne s'agit cependant pas de faire obstruction aux propositions de la SNCB. Elle souhaite recueillir l'avis d'experts sur les coûts estimés, sur l'opportunité technique ainsi que sur l'échéancier des travaux.

Un avis d'experts pour objectiver les propositions serait également utile pour le deuxième accès au port d'Anvers par exemple. Il va de soi cependant que le premier qui a à répondre aux questions de la ministre de tutelle, c'est la SNCB.

Le plan décennal d'investissements de la SNCB, qui porte sur la période 2001-2010, devrait être finalisé pour décembre.

La ministre ne peut préjuger si elle aura eu réponse à toutes ses questions à temps ou si, le cas échéant, il conviendra de réserver des enveloppes pour certains objectifs à poursuivre d'ici dix ans. Tout dépendra de la satisfaction par rapport aux réponses de la SNCB, ainsi qu'éventuellement d'experts extérieurs.

En ce qui concerne la mise sur pied d'une société d'exploitation pour le RER, sous forme de groupement d'intérêt économique ou autre, la ministre précise que le groupe RER à haut niveau se penche sur la question. Le calendrier prévoit que le groupe RER à haut niveau ait fait une proposition pour l'accord de coopération entre le Fédéral et les trois Régions pour la fin octobre 2000. Cet accord comprendra notamment le schéma d'exploitation du futur RER et le schéma organisationnel établissant la responsabilité des parties dans la mise en œuvre. A ce moment-là les

partijen bij de uitvoering. Dan zal duidelijk zijn welke weg gevolgd wordt en kan er concreet werk worden gemaakt van het GEN. En ofschoon de structuur van de maatschappij nog niet volledig uitgewerkt zal zijn, zal deze in een eerste fase toch voldoening schenken aangezien de minister stapsgewijs te werk wil gaan.

De minister bevestigt dat zij de nodige instructies heeft gegeven om een stedenbouwkundige vergunning voor het stuk Watermaal-Schuman aan te vragen.

Mevrouw Michèle Carthé dankt de minister voor haar uiteenzetting. Ze stelt echter vast dat de commissieleden enigszins ontgoocheld zijn, aangezien de federale minister zich dezelfde vragen stelt als de Brusselse parlementsleden. Zij hoopt dat een en ander duidelijker zal worden tijdens de gedachtewisseling.

De volksvertegenwoordigster wil van de voogdijminister van de NMBS weten welke prioriteiten de federale regering wil stellen in verband met de infrastructuur waar de NMBS om vraagt. Rekening houdende met de beschikbare financiële middelen dienen er prioriteiten te worden gesteld in de dringende investeringen.

De minister heeft gewezen op het belang van de begeleidende maatregelen met betrekking tot het GEN. Ze heeft onderstreept dat het GEN in op elkaar afgestemde fasen tot stand moet worden gebracht zonder de inrichting van de stations uit het oog te verliezen. Is dat laatste punt een prioriteit voor de federale minister?

Als er beslist wordt om een tweede terminal te bouwen, staat het dan voor de federale minister vast dat die op het emplacement van Schaarbeek-Vorming moet worden gebouwd? Zo ja, binnen welke termijn? Deze laatste vraag is cruciaal, aangezien de inrichting van Schaarbeek-Vorming en van de daarmee verbonden infrastructuur een groot deel van het beschikbare budget zou opslorpen.

Mevrouw Isabelle Durant herhaalt dat zij voorrang geeft aan het opzetten van een beheersstructuur voor het GEN tegen eind oktober 2000. Die structuur behelst zowel de juridische als de financiële organisatie.

Wat de inrichting van de stations betreft, meer bepaald in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dienen bepaalde stations dringend gereactiveerd te worden.

Het is eveneens van belang dat de bestaande stations gemakkelijk gelokaliseerd kunnen worden, dat de dienstregelingen duidelijk opgesteld zijn en dat de GEN-stations door middel van een aantrekkelijk label onderscheiden kunnen worden. Voor het ogenblik is het helemaal niet eenvoudig om zich naar een GEN-station te begeven.

Zodra de organisatiestructuur bekend is, kan het GEN van start gaan. De NMBS zal een gids ten behoeve van de gebruiker van het GEN in de stad moeten opstellen.

jalons seront jetés pour entamer la mise sur pied du RER. Même si la structure de la société est encore embryonnaire, cela suffira dans un premier temps, étant donné la volonté de la ministre fédérale de travailler étape par étape.

La ministre confirme qu'elle a en effet donné les instructions nécessaires pour déposer les dossiers de demande de permis d'urbanisme pour le tronçon Watermael-Schuman.

Mme Michèle Carthé, tout en remerciant la ministre pour son exposé, constate toutefois que les commissaires restent un peu sur leur faim, étant donné que les questions que la ministre fédérale se pose, rejoignent les interrogations des parlementaires bruxellois. Elle espère que des éclaircissements seront fournis dans l'échange de vues.

La députée souhaiterait entendre la ministre de tutelle de la SNCB sur les priorités envisagées par le gouvernement fédéral quant aux infrastructures demandées par la SNCB. L'enveloppe financière est telle qu'il convient d'établir une priorité dans les investissements à effectuer rapidement.

La ministre a cité l'importance des mesures d'accompagnement au RER, d'aborder le RER en phases coordonnées, étape par étape, sans perdre de vue l'aménagement des gares. Ce dernier point est-il une priorité pour la ministre fédérale ?

Si second terminal il y a, la gare de Schaarbeek-Formation est-elle un acquis pour la ministre fédérale ? Si oui, dans quel délai ? Cette dernière question est cruciale, étant donné que l'aménagement de Schaarbeek-Formation et des infrastructures liées engloiterait une grande partie de l'enveloppe budgétaire.

Mme Isabelle Durant répète que sa première priorité est d'établir une structure de gestion pour le RER, qui établit à la fois l'organisation juridique et financière et ce, pour fin octobre 2000.

En ce qui concerne l'aménagement des gares, particulièrement dans la Région de Bruxelles-Capitale il y a urgence, notamment pour réactiver certaines gares.

Il est également important de pouvoir repérer de manière visible les gares existantes, de pouvoir disposer d'horaires clairs et de pouvoir distinguer les gares RER par un label attractif. Il faut reconnaître qu'actuellement, il faut être ingénieux pour s'acheminer vers une gare RER.

Dès que la structure organisationnelle est connue, le RER peut démarrer. La SNCB devra élaborer un guide pour l'utilisateur du RER en ville.

De parlementsleden konden in het rapport van de Task Force lezen dat er termijnen waren vastgesteld voor het op vier sporen brengen van lijn 161 en 124. Hun Waalse ambtsgenoten waren hierover niet te spreken. De aangepaste termijnen zullen opgenomen worden in het samenwerkingsakkoord en in het tienjareninvesteringsplan, dat voor eind 2000 goedgekeurd moet worden.

Aangezien de minister een aantal vragen heeft over de vestiging van een eventuele tweede terminal op het emplacement van Schaarbeek-Vorming, verkiest ze om zich in dit stadium hierover niet uit te spreken.

Mevrouw Michèle Carthé wil weten of de minister bevestigt dat het nog niet vaststaat dat de tweede HST-terminal op het emplacement van Schaarbeek-Vorming wordt gebouwd.

De minister relativiseert deze woorden in zoverre er in het rapport van de Task Force van de NMBS een ligging wordt voorgesteld, die door andere autoriteiten bevestigd wordt, en de federale regering op 11 februari 2000 ter gelegenheid van de overeenkomst over het luchtverkeer een principebeslissing heeft genomen.

Er blijven echter nog onbeantwoorde vragen over het hoe en waarom van die tweede terminal. Ze wenst zich hierover niet uit te spreken.

De heer Willem Draps gaat nog verder en vraagt of de ligging van de tweede terminal in het NMBS-project gewijzigd kan worden, indien de minister op haar vraag over de haalbaarheid van het project een bevestigend antwoord krijgt, dat eventueel door een deskundige van buiten de NMBS bekrachtigd wordt.

De minister bevestigt dat die beslissing vatbaar is voor wijzigingen, want de keuze van de NMBS is gebaseerd op een principebeslissing. Als besloten wordt dat het beter is om over een tweede multimodale terminal te kunnen beschikken, moet de haalbaarheid ervan aangetoond worden en kan de ligging ervan gewijzigd worden.

De heer Alain Adriaens is enigszins ontgoocheld door de antwoorden van de minister. Hij had immers zeer precieze vragen gesteld.

De eerste vraag ging over de investeringen die de NMBS in en rond Brussel plant. Samenvattend zijn de cijfers als volgt:

- GEN-infrastructuur : 55,5 miljard;
- rollend materieel voor het GEN: 31,9 miljard;
- HST-station Schaarbeek-Vorming: 35,5 miljard;
- “people mover” Schaarbeek-Zaventem: 18,2 miljard;

Quant aux échéances, les parlementaires ont pu lire certaines échéances dans le document de la Task Force notamment pour la mise à quatre voies des lignes 161 et 124. Cela a fait hurler leurs homologues wallons. Les délais adaptés seront repris dans l'accord de coopération et dans le plan décennal d'investissements à adopter avant la fin de l'an 2000.

Quant à la localisation d'un éventuel second terminal sur le site de Schaarbeek-Formation, la ministre ayant un certain nombre de questions, elle ne souhaite pas se prononcer sur la localisation à ce stade.

Mme Michèle Carthé souhaite savoir si la ministre confirme que la localisation du deuxième terminal TGV à Schaarbeek-Formation n'est pas acquise.

La ministre relativise ces propos dans la mesure où une localisation est suggérée dans le document de la "Task force" de la SNCB, confirmée par d'autres responsables et qu'il y a eu une décision de principe du gouvernement fédéral le 11 février 2000, lors de l'accord sur le trafic aérien.

Cependant, des interrogations subsistent quant au pourquoi et au comment de ce second terminal. Elle ne souhaite pas se prononcer.

M. Willem Draps renchérit dans le même sens : est-ce que le projet de la SNCB est amendable du point de vue de sa localisation, si la question que la ministre se pose en matière de faisabilité reçoit une réponse positive, éventuellement validée par un expert extérieur à la SNCB ?

La ministre confirme que cette décision est amendable, car le choix de la SNCB repose sur une décision de principe. Si l'opportunité d'un second terminal multimodal est déterminée, la faisabilité reste à démontrer et la localisation est amendable.

M. Alain Adriaens est un peu frustré par les réponses de la ministre dans la mesure où il avait posé des questions très précises.

La première question faisait état de coûts d'investissements prévus par la SNCB dans et autour de Bruxelles. En résumé, les chiffres sont les suivants :

- infrastructure RER : 55,5 milliards ;
- matériel roulant RER : 31,9 milliards ;
- gare TGV Schaarbeek-Formation : 35,5 milliards ;
- "people mover" Schaarbeek-Zaventem : 18,2 milliards ;

- verhoging capaciteit langeafstandsverkeer: 19,5 miljard;
- bediening van de luchthaven: 9,9 miljard;
- andere : 11,4 miljard.

zijnde een totaal van 181,9 miljard.

De heer Alain Adriaens vroeg de minister of ze kon bevestigen dat die cijfers pertinent zijn, of ze in overeenstemming zijn met de uitgaven die de federale regering in het tienjareninvesteringsplan van de NMBS heeft gepland en welke investeringen voorrang krijgen, gelet op het hoge bedrag.

De tweede vraag ging over het jaarlijkse budget van 8,5 miljard voor de aankoop van rollend materieel voor de NMBS. Hij wilde meer bepaald weten welk deel van die kredieten door de NMBS moest worden gebruikt voor de aankoop van rollend materieel voor het GEN en wanneer men redelijkerwijze mocht verwachten dat die speciaal voor het GEN ontworpen voertuigen in gebruik zouden worden genomen.

In verband met het infrastructuurproject op het emplacement van het rangeerstation van Schaarbeek, dat tegelijk voor de HST's, de IC/IR-treinen en de GEN-treinen zou dienen, wenst hij dat de minister de volgende vragen beantwoordt:

- hoe valt het te verantwoorden dat de HST's met bestemming Frankrijk en Engeland in Schaarbeek zouden stoppen, als de rittijd tussen Brussel en het zuiden in dat geval fors zou toenemen en de snelheid toch de troef van een hogesnelheidstrein is?
- als de Thalys-treinen nu eens in Brussel-Zuid en dan weer in Schaarbeek-Vorming zouden stoppen, zou er dan geen verwarring ontstaan bij de reizigers? Hoe kan verantwoord worden dat de meeste HST's in een afgelegen terminal zouden stoppen, terwijl het Zuidstation veel aantrekkelijker is?
- de bouw van een vierde station op de Noord-Zuidverbinding zou onvermijdelijk gevolgen hebben voor de exploitatie van de IC/IR-treinen en de GEN-treinen die daar zouden moeten stoppen. Zijn de gevolgen hiervan, meer bepaald het tijdverlies en de verhoging van de exploitatiekosten, geëvalueerd? Zo ja, wat zijn die gevolgen?
- de verzaaiing van de Noord-Zuidverbinding en van het HST-station Brussel-Zuid wordt als argument aangevoerd om de bouw van een tweede HST-station in het Brussels Gewest te verantwoorden. Hoeveel HST's kan het HST-station Brussel-Zuid theoretisch opvangen (gesteld dat het probleem van de "catering" op een andere plaats opgelost is)?

- extension capacité trafic longue distance : 19,5 milliards ;
- desserte aéroport : 9,9 milliards ;
- autres : 11,4 milliards,

soit un total de 181,9 milliards.

M. Alain Adriaens demandait à la ministre si elle pouvait confirmer la pertinence de ces chiffres, s'ils s'inscrivaient dans les dépenses programmées par le gouvernement fédéral dans le plan décennal d'investissements de la SNCB et quelle était la programmation et la hiérarchie des priorités pour ces différents investissements, étant donné l'importance du montant ?

La deuxième question portait sur l'enveloppe de 8,5 milliards par an pour que la SNCB acquière du matériel roulant. Il souhaitait notamment savoir quelle était la partie de ces crédits à utiliser par la SNCB pour l'acquisition de matériel roulant pour le RER et, par ailleurs, dans quel délai on pouvait raisonnablement espérer la mise en œuvre de ces véhicules spécifiquement pensés pour une exploitation de type RER ?

Concernant le projet d'installation sur le site de la gare de formation de Schaarbeek, qui accueillerait à la fois des TGV, des trains IC/IR et des trains RER, il souhaitait que la ministre apporte réponse aux interrogations suivantes :

- pour les TGV à destination de la France et de l'Angleterre, comment se justifiait un arrêt à Schaarbeek alors qu'une telle hypothèse allongerait fortement le temps de parcours entre Bruxelles et le Sud et que la rapidité, est l'atout d'un train à grande vitesse ?
- le partage de l'arrêt des Thalys entre deux gares (Bruxelles-Midi et Schaarbeek-Formation) ne serait-il pas source de confusion pour la clientèle de ces trains ? Qu'est-ce qui justifierait le report de la majorité des trains vers la gare imaginée dans un site loin de tout, alors que l'attractivité de la gare du Midi est bien plus grande ?
- la création d'une quatrième gare sur la jonction Nord-Midi aurait inévitablement un impact sur l'exploitation des trains IC/IR et des futurs RER qui devront s'arrêter là. A-t-on évalué cet impact, aussi bien en perte de temps qu'en augmentation du coût d'exploitation ? Dans l'affirmative, quels sont ces impacts ?
- la saturation de la jonction Nord-Midi et de la gare TGV du Midi sont invoquées pour justifier la création d'une seconde gare TGV dans la Région bruxelloise. Combien de TGV peut théoriquement accueillir la gare TGV du Midi (en supposant résolue la question de l'approvisionnement de ces trains en un autre endroit) ?

In verband met de bouw van het HST-station op het emplacement van Schaarbeek-Vorming als toegangspoort tot de luchthaven Brussel-Nationaal binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft de heer Alain Adriaens de volgende vragen:

- bestaat er een raming van de potentiële vraag van Schaarbeek-Vorming naar de luchthaven?
- is het juist dat BIAC bereid zou zijn om de kosten – d.i. ongeveer 20 miljard frank – te dragen voor de aanleg van een “people mover” tussen die twee plaatsen?
- heeft de NMBS aan haar voogdijminister een studie voorgelegd over incheckbalies in enkele grote Belgische stations waar vliegtuigreizigers hun bagage op voorhand kunnen afgeven? Zou een dergelijk initiatief, dat verschillende personen tijdens de hoorzittingen in de commissie voor de infrastructuur hebben voorgesteld, niet beter zijn dan een toegangspoort op een afgelegen plaats?
- beschikt de minister over meer informatie dan de Brusselse parlementsleden over de aard van die “people mover”, waarvan een vertegenwoordiger van de NMBS zei dat het om een soort “horizontale lift” ging?

Tijdens de uiteenzetting van de minister, waarin alle schriftelijk ingediende vragen aan bod kwamen, heeft de heer Alain Adriaens vastgesteld dat de minister met bijna evenveel onbeantwoorde vragen blijft zitten als de Brusselse parlementsleden. Dit baart hem zorgen. Betekent zulks dat de NMBS haar geen enkel antwoord heeft gegeven? Wie zal in dat geval de gegronde vragen van de parlementsleden kunnen beantwoorden?

De heer Alain Adriaens stelt tot zijn bezorgdheid vast dat er nog maar weinig maanden overblijven tot eind december om het tienjareninvesteringsplan van de NMBS 2001-2010 af te sluiten, terwijl er nog veel vragen onopgelost blijven.

Het baart hem eveneens zorgen dat het jaarlijkse budget van 8,5 miljard nog niet duidelijk voor het GEN bestemd is. Kan men verwachten dat er binnenkort adequaat aangepast rollend materieel wordt aangekocht of gehuurd?

De minister herinnert eraan dat zij als voogdijminister een zeer beperkte macht heeft over de NMBS, een autonoom overheidsbedrijf.

De wet van 1991 stelt duidelijk dat de bevoegdheid van de regering om op te treden beperkt is tot de NMBS-opdrachten op het vlak van openbare dienstverlening.

Tijdens de onderhandelingen over het tweede bijvoegsel bij het tweede beheerscontract is duidelijk gesteld dat de regering niet doet wat ze wil. Als een beslissing van de NMBS uitgevoerd moet worden binnen het kader van haar

En ce qui concerne la création de la gare TGV sur le site de Schaarbeek-Formation en tant que porte d'entrée de l'aéroport de Bruxelles-National au sein même de la Région de Bruxelles-Capitale, M. Alain Adriaens se pose les questions suivantes :

- existe-t-il une estimation de la demande potentielle de Schaarbeek-Formation vers l'aéroport ?
- est-il exact que la BIAC serait prête à assurer le coût - c'est-à-dire environ 20 milliards de francs - pour la construction d'un "people mover" entre ces deux sites ?
- une étude concernant la possibilité de créer des sites d'enregistrement des bagages dans quelques grandes gares belges a-t-elle été présentée par la SNCB à sa ministre de tutelle ? Une telle initiative proposée par plusieurs personnes, auditionnées dans la commission de l'infrastructure, ne serait-elle pas préférable à une porte d'entrée située en un lieu loin de tout ?
- la ministre a-t-elle plus d'informations que les parlementaires bruxellois, quant à la nature de ce "people mover", dont un représentant de la SNCB a dit qu'il était "un ascenseur horizontal"?

En écoutant l'exposé de la ministre, qui a balayé l'ensemble des questions remises par écrit, M. Alain Adriaens constate que la ministre demeure avec presque autant de questions que les parlementaires bruxellois. Cela l'inquiète. Cela veut-il dire que la SNCB ne lui a fourni aucune réponse ? Dans ce cas, qui va pouvoir répondre aux questions légitimes des parlementaires ?

M. Alain Adriaens s'inquiète de constater qu'il reste peu de mois avant la fin décembre pour boucler le plan décennal d'investissements de la SNCB 2001-2010, alors que moult zones d'ombre subsistent.

Il s'inquiète également d'apprendre que l'enveloppe annuelle de 8,5 milliards n'est pas encore clairement affectée au RER. Peut-on espérer dans un délai bref l'acquisition ou la location de matériel roulant ad hoc ?

La ministre se doit de rappeler qu'en tant que ministre de tutelle, son pouvoir sur la SNCB, société publique autonome, est très limité.

La loi de 1991 spécifie clairement que le pouvoir d'intervention du gouvernement se limite aux missions de service public de la SNCB.

Lors des négociations pour le deuxième avenant du deuxième contrat de gestion, il a été clairement établi que le gouvernement ne fait pas ce qu'il veut. Toutefois, si une décision de la SNCB doit s'exercer dans le cadre de sa mis-

opdracht van openbare dienstverlening, is de regering echter wel bevoegd om op te treden. Ze mag de regels geenszins overtreden. Al bij al komt het er op neer dat de NMBS voorstellen doet in verband met haar opdrachten van openbare dienstverlening en dat de Staat beslist.

Mevrouw Michèle Carthé stelt echter vast dat er over de politieke beslissing een debat zal worden gevoerd en dat de regering bijgevolg prioriteiten zal moeten vaststellen.

De minister benadrukt dat in de lijst van de uit te voeren infrastructuurwerken het budget reeds verdubbeld zou zijn in vergelijking met het vorige tienjarenplan. Het is duidelijk dat niet alle investeringen in het kader van dit tienjarenplan mogelijk zullen zijn.

De federale minister deelt mee dat, wat het GEN betreft – dat voor haar en de Brusselse parlementsleden prioritair is – het onmogelijk is om een antwoord van de NMBS te krijgen om schot in deze zaak te brengen. De NMBS zou er echter voor opteren om rollend materieel te huren teneinde de zaken te bespoedigen.

De heer Willem Draps merkt op dat de minister zich in haar allesomvattend antwoord duidelijk uitgesproken heeft voor een geleidelijke uitbouw van het GEN met in de naaste toekomst meer aandacht voor een efficiëntere exploitatie van de bestaande infrastructuur.

Voor een regio als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is een incheckbalie verantwoord, te meer daar het luchtverkeer toeneemt en het wegverkeer in en rond Brussel en rond Brussel-Nationaal vastzit. Zou het niet beter zijn om die incheckbalie zo dicht mogelijk bij het centrum te plaatsen? Men zou bijvoorbeeld gebruik kunnen maken van de renovatie van het centraal station, dat de ideale locatie voor de incheckbalie zou zijn.

Verschillende commissieleden vinden een incheckbalie in het centrum, dicht bij de verkeersknooppunten, een ideale oplossing. Waarom zou men niet opnieuw onderzoeken of het aantal spoorwegverbindingen naar Brussel-Nationaal kan worden verhoogd en zelfs of er in de stations incheckbalies kunnen worden geplaatst? Tegen deze mogelijkheid voeren de bestuurders van de NMBS het argument aan dat de Noord-Zuidverbinding verzadigd is.

De heer Willem Draps deelt de minister eveneens mee dat naarmate de werkzaamheden van de commissie vorderen, sommige commissieleden eraan twijfelen of de Noord-Zuidverbinding wel verzadigd is. Het zou interessant zijn om te kunnen beschikken over een studie over de verzadiging die uitgevoerd is door onafhankelijke, misschien wel buitenlandse deskundigen, aangezien er in het buitenland soortgelijke infrastructuur bestaat die met een veel hogere capaciteit wordt geëxploiteerd.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet weliswaar terecht een incheckbalie hebben, zoals in het buitenland,

sion de service public, là elle a le pouvoir d'intervenir. Elle ne peut outrepasser les règles d'aucune façon. En résumé, dans les missions de service public, la SNCB propose et c'est l'Etat qui décide.

Mme Michèle Carthé observe toutefois que, sur le plan de la décision politique, il y aura débat et donc des priorités à établir par le gouvernement.

La ministre souligne que dans la liste de travaux d'infrastructures à opérer, le budget serait déjà multiplié par deux par rapport au plan décennal précédent. Il est clair que tous les investissements ne pourront être réalisés dans le cadre de ce plan décennal-ci.

La ministre fédérale informe qu'en matière de RER, prioritaire - pour elle et pour les parlementaires bruxellois - il est impossible d'obtenir une réponse de la SNCB pour aller plus vite. On s'oriente cependant vers la location du matériel roulant pour opérer plus rapidement.

M. Willem Draps observe que, dans sa réponse globale, la ministre s'est clairement déclarée en faveur d'une montée en puissance progressive du RER en privilégiant dans l'immédiat une exploitation plus efficiente des infrastructures existantes.

Il est légitime pour une région comme la Région de Bruxelles-Capitale d'avoir un terminal aérien et ce d'autant plus qu'il y a augmentation du trafic aérien ainsi que de la congestion du trafic routier autour de Bruxelles, dans Bruxelles et autour de Bruxelles-National. Ne serait-il pas judicieux de le prévoir aussi près que possible du centre? On pourrait par exemple mettre à profit la rénovation de la gare centrale, qui est l'implantation idéale pour ce terminal aérien.

Plusieurs commissaires estiment qu'un terminal aérien au centre de l'entité, là où se trouvent les nœuds de communication, serait idéal. Pourquoi ne pas réétudier l'augmentation des liaisons ferroviaires vers Bruxelles-National et inclure peut-être même plusieurs comptoirs d'enregistrements aériens? A cet argument, les dirigeants de la SNCB invoquent la "saturation" de la jonction Nord-Midi.

M. Willem Draps informe également la ministre qu'au fur et à mesure de l'avancement des travaux de la commission, certains commissaires mettent en doute la saturation de la jonction Nord-Midi. Il serait opportun de pouvoir disposer d'une étude de la saturation réalisée par des experts indépendants, peut-être étrangers, étant donné l'existence d'infrastructures similaires à l'étranger, qui sont exploitées à des capacités bien supérieures.

S'il est légitime d'avoir un terminal aérien au sein même de la Région de Bruxelles-Capitale, tel que cela existe à

maar de commissieleden zijn geen voorstander van een "people mover", een infrastructuur die te veel kost en waarvan niemand weet wie die kosten zal betalen.

De heer Willem Draps attendeert er de minister op dat de NMBS volgens de commissieleden een achterhaalde exploitatiemethode hanteert. Het zou nuttig zijn om te investeren in een beter beheer van de NMBS en tegelijk een studie te laten uitvoeren over de zogenaamde verzadiging. De heer Willem Draps herinnert eraan dat ook de technici van SOFRETU eraan twijfelen of de Noord-Zuidverbinding wel verzadigd is.

De minister is van oordeel dat er partnerships met de stations moeten worden opgezet om er incheckbalies te plaatsen. De verbinding tussen het centraal station en Brussel Nationaal zou moeten verbeteren.

Ook in andere grote Belgische steden, zoals Luik, Bergen, Antwerpen en Brussel-Zuid bijvoorbeeld, zouden er incheckbalies (bagage en vliegtuigtickets) moeten komen. De minister is er zich van bewust dat de gecombineerde biljetten die in andere landen gebruikt worden, de intermodaliteit van het vervoer en daardoor het gebruik van het spoorwegnet bevorderen.

Volgens haar denken de bestuurders van de NMBS te veel als ingenieur en besteden ze te veel aandacht aan de infrastructuur. Ze hebben geen moderne visie op de exploitatie en het management van het spoorwegnet.

De bestuurders van de NMBS zullen echter een aantrekkelijker management moeten invoeren, te meer daar op Europees niveau afgesproken is om het luchtverkeer te verminderen door de vluchten over korte en middellange afstand te vervangen door HST-ritten. Veranderingen vergen echter veel tijd.

De minister wijst erop dat de onderhandelingen met de NMBS moeilijk verlopen. Ze heeft de zeer moeilijke onderhandelingen over de vermindering van de tarieven pas afgerond. Het is nog niet zeker dat er een incheckbalie in het centraal station wordt geplaatst.

Wat het partnerschap betreft, wijst de minister erop dat buitenlandse stations ook zorgen voor crèches in hun infrastructuur.

Al deze begeleidende maatregelen voor het spoorverkeer moeten worden onderzocht in het kader van de stapsgewijze totstandkoming van het GEN.

De heer Willem Draps vraagt de federale regering met aandrang een studie te laten uitvoeren over de mogelijke verzadiging van de Noord-Zuidverbinding en over de maatregelen die moeten worden genomen om de capaciteit van de bestaande infrastructuur te verhogen. Hij kan niet begrijpen dat men in België niet kan doen wat in het buitenland wel mogelijk is.

l'étranger, les commissaires ne sont pas partisans d'un "people mover", infrastructure trop coûteuse et dont personne ne sait qui paiera.

Et d'informer la ministre que les commissaires ont également pointé du doigt le mode d'exploitation archaïque du rail par la SNCB. Il serait utile d'investir dans une meilleure gestion à la SNCB de manière concomitante à la commande d'une étude sur ladite saturation. M. Willem Draps rappelle que les techniciens de la SOFRETU avaient également mis en doute cette saturation de la jonction Nord-Midi.

La ministre est d'avis qu'il faut établir des partenariats avec les gares pour instaurer différents comptoirs d'enregistrements aériens. Il faudrait améliorer la liaison entre la gare Centrale et Bruxelles-National.

En matière de possibilités d'enregistrement des bagages et des tickets aériens, il serait opportun de prévoir ces comptoirs également dans d'autres grandes villes belges, telles que Liège, Mons, Anvers et Bruxelles-Midi par exemple. Elle est consciente que les billets combinés en vigueur dans d'autres pays sont un atout et une norme pour favoriser l'intermodalité des transports et, par ce biais-là, également l'utilisation des transports ferroviaires.

Selon elle, les dirigeants de la SNCB ont trop souvent une logique d'ingénieur omnibus par les infrastructures; ils n'ont pas une vision moderne de la gestion de l'exploitation et du management.

Les dirigeants de la SNCB devront toutefois adopter une politique de management plus attrayante et ce, d'autant plus qu'au niveau européen, il est prévu de désengorger le ciel en substituant les voyageurs TGV aux vols à courte et moyenne distances. Le changement est cependant long à instaurer.

La ministre fait part des difficultés de négociation avec la SNCB. Elle vient de finaliser les négociations sur la réduction des tarifs, qui ont été très difficiles. Le fait d'installer un guichet d'enregistrement à la gare Centrale n'est pas encore acquis.

En parlant de partenariat, la ministre signale que des gares étrangères développent également des crèches au sein de leurs infrastructures.

Toutes ces mesures d'accompagnement ferroviaires devront être examinées pour la mise sur pied progressive du RER.

M. Willem Draps insiste : il suggère vivement au gouvernement fédéral de commander une étude sur la saturation éventuelle de la jonction Nord-Midi, ainsi que sur les mesures à prendre pour augmenter la capacité des infrastructures existantes. Il ne peut comprendre que ce qui est possible à l'étranger ne le soit pas en Belgique.

De minister zegt dat ze die studie niet verwerpt en dat ze eventueel door buitenlandse deskundigen zou kunnen worden uitgevoerd. Ze onderstreept echter het belang van de volgorde van de uit te voeren werken. Het is duidelijk dat niet alle infrastructuurwerken kunnen worden uitgevoerd omdat de begrotingsmiddelen niet onuitputtelijk zijn. Om de federale regering keuzes te kunnen voorleggen, moeten die zaken zowel door haar administratie als door de federale regering worden goedgekeurd.

Het verheugt de heer Michel Moock dat het GEN voor de federale minister belangrijker is dan de HST, in tegenstelling tot de leiding van de NMBS. Hij is zich er wel degelijk van bewust dat men keuzes moet maken, aangezien men niet alsmear meer kredieten kan uittrekken.

Wat de mogelijke huur van rollend materieel betreft, heeft de heer Michel Moock twijfels over de zogenaamde "sale and lease back"-formules die de leiding van de NMBS hanteert (en die overigens geleid hebben tot een vraag om een doorlichting).

De spreker vindt het ook wat sterk dat de NMBS de verzadiging van de Noord-Zuidverbinding steevast koppelt aan de verzadiging van de HST-terminal in het Zuidstation, waarover al evenmin zekerheid bestaat.

De heer Michel Moock gaat dieper in op zijn vraag betreffende de financiering van de verschillende infrastructuurwerken en wijst erop dat er een verdeelsleutel is vastgesteld, te weten 60% voor infrastructuurwerken in het Vlaams Gewest en 40% in het Waals Gewest. En wat dan wat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft?

De minister kan alleen maar bevestigen dat de 19 Brusselse gemeenten buiten die sleutel vallen. Die verdeelsleutel geldt voor alle investeringen. Het is duidelijk dat de financiering van het GEN een heel complexe en delicate aangelegenheid is. De minister stelt tijdens de wekelijkse vergaderingen van de commissie infrastructuur in de Kamer vast dat sommigen de spoorwegen uit het pakket van de federale bevoegdheden zouden willen lichten.

Wat de audit van de NMBS en de alternatieve financieringen betreft, wijst de minister erop dat ze voorstander is van alternatieve financieringen voor investeringen van de NMBS, tenminste als het de moeite loont en als er een "return" is, inzonderheid op het vlak van de openbare dienstverlening die tot het takenpakket van de NMBS behoort. De audit van het Rekenhof zou de mogelijkheid moeten bieden na te gaan of het overheidsgeld wordt gebruikt om de opdracht inzake openbare dienstverlening te vervullen.

De federale minister deelt voorts mee dat ook zij van oordeel is dat er op dit ogenblik nog geen sprake is van "verzadiging" van de HST-terminal in het Zuidstation. Ze stelt voor stapsgewijs te werk te gaan maar niettemin doch op redelijke wijze te anticiperen op de noden inzake infrastructuur.

La ministre signale qu'elle n'exclut pas cette étude, ni l'éventualité de la confier à des experts étrangers. Elle attire cependant l'attention sur l'importance dans les séquences des travaux à effectuer. Il est clair que tous les travaux d'infrastructures ne pourront être réalisés, étant donné l'inélasticité à l'infini de l'enveloppe budgétaire. Pour pouvoir proposer des choix au gouvernement fédéral, il faut que ces questions soient validées à la fois par son administration et le gouvernement fédéral.

M. Michel Moock se réjouit que la ministre fédérale ait établi le RER en priorité par rapport au TGV, contrairement aux dirigeants de la SNCB. Il est bien conscient qu'il faudra faire des choix, étant donné qu'on ne peut additionner les enveloppes budgétaires.

Quant à la possibilité de location de matériel roulant, M. Michel Moock exprime ses doutes quant à des opérations de "sale and lease back", telles qu'elles ont été opérées par les dirigeants de la SNCB (elles ont d'ailleurs mené à la demande d'un audit).

Enfin, il renchérit au sujet de la saturation de la jonction Nord-Midi ; elle est présentée par la SNCB de manière concomitante à la saturation du terminal TGV de Bruxelles-Midi, qui n'est pas prouvée non plus.

M. Michel Moock concrétise sa question quant au financement des différents travaux d'infrastructures dans la mesure où il y a une clé de répartition, 60% pour des travaux d'infrastructures en Région flamande et 40% en Région wallonne. Quid de la Région de Bruxelles-Capitale ?

La ministre ne peut que confirmer que Bruxelles 19 communes est hors clé. Cette clé de répartition vaut tous azimuts. Il est clair que la question du financement du RER est très complexe et délicate. La ministre constate lors des réunions hebdomadaires de la commission de l'infrastructure à la Chambre que d'aucuns souhaiteraient retirer les chemins de fer des compétences fédérales.

En ce qui concerne l'audit de la SNCB et les financements alternatifs, la ministre précise qu'elle est favorable aux financements alternatifs pour des investissements de la SNCB, si le risque en vaut la chandelle et s'il y a un retour notamment sur les services répondant à la mission de service public de la SNCB. L'audit de la Cour des comptes devrait permettre d'examiner l'accomplissement de la mission de service public dans l'utilisation des derniers publics.

En ce qui concerne la "saturation" du terminal TGV de Bruxelles-Midi, la ministre fédérale partage le constat qu'il n'y a pas de saturation actuellement. Elle se propose de travailler par étapes en anticipant toutefois de manière raisonnable sur les besoins en infrastructure.

De heer Mahfoudh Romdhani heeft erop gewezen dat de minister de kwestie van de aanvullende dienstverlening met snelle bussen ter sprake heeft gebracht in het kader van het GEN. Tijdens de hoorzittingen met de leiding van de De Lijn Vlaams-Brabant en de TEC Waals-Brabant is gebleken dat deze tot in het centrum van de stad willen rijden opdat hun klanten hun reis niet zouden moeten onderbreken.

De federale minister zegt dat dit probleem zal worden behandeld tijdens de onderhandelingen in het kader van de samenwerkingsovereenkomst tussen de federale Staat en de drie Gewesten. Ze is van mening dat de bussen van de andere maatschappijen voor openbaar vervoer tot in Brussel moeten kunnen rijden daar waar er geen ander waardig alternatief inzake openbaar vervoer bestaat. In het andere geval moet er gezorgd worden voor een vlotte aansluiting op het bestaande vervoersnet.

De heer Denis Grimberghs stelt voor dat er een studie zou worden gemaakt over de investeringen die nodig zijn om de capaciteit op de NZ-verbinding te verhogen. Aldus kunnen alle krachten en elke creativiteit positief worden gemobiliseerd. Anders jaagt men, als men de werkelijke verzadiging in vraag stelt, iedereen tegen zich in het harnas.

De heer Jean-Pierre Cornelissen legt de nadruk op de begeleidende maatregelen die moeten worden genomen en op de wijze waarop het GEN moet worden geëxploiteerd om geen nieuwe stadsvlucht in de hand te werken. De minister heeft gezegd dat ze de GEN-treinen ook tijdens het weekend wil laten rijden. Zou het niet beter zijn in een eerste fase voorrang te geven aan de pendeltreinen naar en van Brussel en tijdens het weekend niet te veel GEN-treinen te laten rijden, om de stadsvlucht te voorkomen. Een sterke toename van het aantal pendeltreinen naar en van Brussel zou het gebruik van de bestaande infrastructuur, die vandaag onderbenut wordt, kunnen optimaliseren.

De volksvertegenwoordiger is ingenomen met het antwoord van de minister betreffende de aanvullende bussen van de andere maatschappijen voor openbaar vervoer. Hij vindt dat men alles in het werk moet stellen om te voorkomen dat De Lijn tot in het centrum van Brussel rijdt en aldus de MIVB beconcurrereert.

Volgens de minister zou een uitgebreide dienstverlening met het GEN, ook tijdens het weekend, de stadsvlucht niet bevorderen. Om te voorkomen dat de stadsvlucht toeneemt, moet men ervoor zorgen dat het GEN niet stapsgewijze tot stand komt en moet men zorgen voor doelgerichte en gelijklopende begeleidende maatregelen.

De minister stelt de heer Jean-Pierre Cornelissen gerust: het feit dat de bestaande infrastructuur onderbenut wordt zal geleidelijk aan worden verholpen; het intensiever gebruik van lijn 26 is vastgelegd in het tweede aanhangsel van de tweede beheerovereenkomst met de NMBS.

M. Mahfoudh Romdhani a relevé que la ministre a abordé la question du service complémentaire de bus rapides dans le cadre du réseau RER. Lors des auditions des dirigeants de De Lijn Vlaams-Brabant et du TEC Brabant wallon, ces derniers ont montré leur volonté de pénétrer jusqu'au centre ville pour ne pas imposer de ruptures de charge à leur clientèle.

La ministre fédérale informe que ce problème fera partie des négociations dans le cadre de l'accord de coopération entre le Fédéral et les trois Régions. Elle est d'avis que les bus des autres sociétés de transports publics doivent pouvoir arriver à Bruxelles, là où il n'y a pas d'alternative valable en transports publics. Dans le cas contraire, il faut opérer un rabattement utile vers les nœuds de communication existants.

M. Denis Grimberghs suggère de proposer une étude sur les investissements à réaliser pour augmenter la capacité de la jonction. Cela permettra de mobiliser positivement les énergies et la créativité tandis que si on met en cause la saturation réelle, on braquera tout le monde.

M. Jean-Pierre Cornelissen met l'accent sur les mesures d'accompagnement à prendre et la façon d'exploiter le RER pour que cela n'engendre pas d'exode urbain supplémentaire. La ministre a parlé d'étendre les trains RER le week-end. Ne faudrait-il pas plutôt favoriser les navettes entrantes et sortantes dans un premier temps et éviter la multiplication des trains RER le week-end, car cela pourrait favoriser l'exode. Une augmentation plus intensive en faveur des navettes entrantes et sortantes permettrait parfaitement d'optimiser les infrastructures existantes, aujourd'hui sous-utilisées.

Le député se réjouit de la réponse de la ministre en ce qui concerne les bus complémentaires des autres compagnies de transports publics. Il lui semble qu'il faut tout faire pour éviter que De Lijn entre au centre de Bruxelles et exacerbe la concurrence avec la STIB.

La ministre pense qu'instaurer un service universel au niveau du RER, qui inclurait le week-end, ne favoriserait pas plus l'exode urbain. Pour éviter l'augmentation de l'exode urbain, il ne faut pas procéder de manière séquentielle à la mise en route du RER. Il faut instaurer des mesures d'accompagnement volontaristes et ce, de manière concomitante.

La ministre rassure M. Jean-Pierre Cornelissen. Il sera progressivement remédié à la sous-utilisation de l'infrastructure existante : le renforcement d'une partie de la ligne 26 est prévu dans le deuxième avenant au deuxième contrat de gestion de la SNCB.

XIV. Opstelling van een voorstel van aanbevelingen in de werkgroep

De werkgroep bestaande uit de heer Willem Draps, voorzitter, de heer Mahfoudh Romdhani, rapporteur, de heer Jean-Pierre Cornelissen, mevrouw Geneviève Meunier, de heer Denis Grimberghs, de heer Jan Béghin en de heer Michel Moock, is zevenmaal bijegekomen samen met deskundigen, te weten de heer Karel Taskin, adviseur NMBS van minister Jos Chabert, de heer Jean-Paul Wouters, die als ambtenaar van het Bestuur van Uitrustingen en Verplaatsingen gedetacheerd is naar het kabinet van de staatssecretaris, de heer Robert Delathouwer, en de heer Claude van den Hove, eveneens ambtenaar van het BUV.

De eerste vergadering was gewijd aan het opstellen van het schema van de aanbevelingen. De commissieleden hebben gemeend dat zij verder moesten gaan dan louter te reageren op het document van de Task Force van de NMBS met als titel "Mobiliteit in en rond Brussel".

Hoewel wordt gewaardeerd dat de NMBS een rapport heeft opgesteld over de mobiliteit in en rond Brussel - oorspronkelijk was de taak van de Task Force beperkt tot een haalbaarheidsstudie over een tweede HST-terminal - wilden de commissieleden de eisen van de klanten als uitgangspunt nemen om de prioriteiten van Brussel vast te stellen.

Er is snel gebleken dat het GEN en de daarmee samenhangende begeleidende maatregelen om voor overstapmogelijkheden naar het openbaar vervoer te zorgen en om te vermijden dat er nog meer inwoners en bedrijven wegtrekken uit Brussel, als de prioriteit gold voor de Brusselaars. Dit GEN dient er tevens voor te zorgen dat de kwaliteit van het leven in het Gewest verbetert, dat de verkeerscongestie en daardoor onder meer ook de luchtverontreiniging vermindert, dat de veiligheid en de bewegingsvrijheid voor de zwakke weggebruikers verbetert.

Na vele aanpassingen zag het schema van het voorstel van aanbevelingen er uiteindelijk als volgt uit :

0. uitgaan van de wensen van de klant

- prognose van het reizigersverkeer GEN-IC/IR-HST
- soort treinen - aanbod op het spoor
- eventuele bijkomende infrastructuur om voor dit aanbod te zorgen
- opstelling van een dynamisch model om het net te verbeteren

1. GEN

- synthese van de vroegere aanbeveling van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad (16 mei 1996)

XIV. Elaboration d'une proposition de recommandations en groupe de travail

Le groupe de travail, composé de M. Willem Draps, président, M. Mahfoudh Romdhani, rapporteur, M. Jean-Pierre Cornelissen, Mme Geneviève Meunier, M. Denis Grimberghs, M. Jan Béghin, M. Michel Moock, s'est réuni à sept reprises en présence d'experts : M. Karel Taskin, conseiller SNCB du ministre Jos Chabert, M. Jean-Paul Wouters, détaché de l'Administration de l'équipement et des déplacements au cabinet du secrétaire d'Etat, M. Robert Delathouwer, et M. Claude van den Hove, également de l'Administration.

La première réunion fut consacrée à l'élaboration du canevas des recommandations. Les commissaires ont estimé qu'ils ne pouvaient s'en tenir à une réaction au document de la Task Force de la SNCB "Mobilité dans et autour de Bruxelles".

Tout en appréciant à sa juste mesure l'effort entrepris par la SNCB de rédiger un rapport sur la mobilité dans et autour de Bruxelles - à l'origine la Task Force devait se borner à l'étude de faisabilité d'un second terminal TGV -, ils ont souhaité partir de la demande du client pour établir les priorités bruxelloises.

Il est rapidement apparu que pour les Bruxellois, la priorité devait être le RER et ses mesures d'accompagnement concomitantes pour assurer le report modal vers les transports en commun et éviter d'accroître l'exode des habitants et des entreprises. Ce réseau régional express doit également avoir pour corollaire d'augmenter la qualité de vie en Région bruxelloise, de diminuer la congestion automobile entraînant notamment une moindre pollution de l'air, d'accroître la sécurité et la liberté de mouvement pour les usagers les plus faibles de la voie publique le suivant.

Après moult aménagements, le canevas de la proposition de recommandations devint finalement le suivant :

0. Partir de la demande du client

- prévision trafic voyageurs RER - IC/IR - TGV
- type de trains - offre ferroviaire
- infrastructures complémentaires éventuelles pour assurer cette offre
- mise au point d'un modèle dynamique pour optimiser le réseau

1. RER

- synthèse de la recommandation antérieure du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale (16 mai 1996)

- bediening in het Gewest zelf (o.m. aantal Brusselse stations om toekomstige keuzes te maken tussen een bediening met veel stations en een hogere reissnelheid, overzicht voor elk mogelijk station van de prognoses van het aantal reizigers (inwoners, werkgelegenheid, scholen, overstapmogelijkheden van wagen, fiets en secundair openbaar vervoer); optimaal gebruik L26, L28, ...).
- benaming van het toekomstige GEN - letterwoord
- eenheidstarief - beheersstructuur (vervoergemeenschap volgens het model van het "Verbüde")
- overstapmogelijkheden
- prioriteiten in de fasering van de investeringen (infrastructuur en rollend materieel)
- financiering
- prioriteiten van Brussel voor de samenwerkingsovereenkomst tussen de federale overheid en de drie Gewesten in verband met het GEN
- noodzakelijke voorwaarden voor het slagen van de verschillende infrastructuurprojecten in het kader van een slagkrachtig beleid inzake duurzame mobiliteit waarbij de bevoegde overheid (het gewest en de gemeenten) er zich toe verbinden maatregelen te nemen om de stadsvlucht en de delokalisatie van bedrijven tegen te gaan door middel van onder meer:
 - een gewestelijk parkeerplan (met gedeeltelijke teruggave van de bevoegdheden van de gemeenten op dit vlak?);
 - overstapmogelijkheden met de metro, de bus, de tram, de trein, de wagen, de fiets, te voet gaan en begeleidende maatregelen, onder meer fietsenstallingen (aan de stations met bewaking, onderhoud,...) renovatie van de stationsgebouwen; betere informatie en onthaal van de reiziger, ...;
 - een verkeersplan met gewestelijke coördinatie, bijkomende subsidies voor de gemeenten die eigen banen laten aanleggen voor het openbaar vervoer en zones 30 afbakenen in de woonwijken,...;
 - het recht op mobiliteit voor iedereen : maatregelen voor de veiligheid van de voetgangers en de fietsers (een straatcode ?),...;
 - samenwerking met alle actoren naar het voorbeeld van de mobiliteitsconvenanten in Vlaanderen;
- invoering van echte samenwerking tussen de MIVB, De Lijn, de Tec en de NMBS waarin de maatschappijen de
 - desserte interne de la Région (e.a. nombre de gares bruxelloises pour préparer des futurs arbitrages entre une desserte fine de la Région et la vitesse commerciale, relevé pour chaque gare potentielle des prévisions voyageurs (habitants, emplois, écoles, intermodalité voiture, vélo et transports en commun secondaires) ; utilisation optimale L26, L28, ...)
 - appellation du futur RER et sigle
 - intégration tarifaire - structure de gestion (communauté de transport selon le modèle du "Verbüde") -
 - intermodalité transports
 - priorités dans le phasage des investissements (infrastructure et matériel roulant)
 - financement
 - priorités bruxelloises pour l'accord de coopération entre le Fédéral et les trois Régions sur le RER.
 - conditions sine qua non de réussite des différents projets d'infrastructure dans le cadre d'une politique volontariste de mobilité durable où les autorités compétentes - régionales et communales - s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour combattre l'exode des habitants et des entreprises, e.a. par :
 - un plan régional de stationnement (avec rétrocession partielle des compétences communales sur ce point?);
 - l'intermodalité des modes de transport - métro, bus, trams, trains, voitures, vélos, marche à pied - et mesures d'accompagnement, e.a. parking vélos (aux gares avec surveillance, entretien, ...) ; rénovation de gares ; amélioration de l'information et de l'accueil voyageur, ...;
 - un plan de circulation avec coordination régionale, subsides complémentaires aux communes qui prévoient des sites propres pour le transport public adéquats et qui établissent des zones 30 dans les quartiers résidentiels, ...;
 - le droit à la mobilité pour tous: mesures pour sécuriser piétons et cyclistes (vers un code de la rue ?), ...;
 - la coopération avec tous les acteurs concernés à l'image des "mobiliteitsconvenanten" en Région flamande;
- instauration d'une réelle synergie entre STIB, De Lijn, les TEC et la SNCB où les sociétés feront primer l'effi-

- nadruk leggen op efficiënt openbaar vervoer en geen voorrang geven aan de eigen commerciële belangen.
- indien er in Vlaams- en Waals Brabant geen overstap-parkkeerplaatsen kunnen worden aangelegd tegenover de stations, moet er nu reeds worden overwogen om minibussen in te leggen die mensen ophalen in Vlaams en Waals Brabant en ze naar de GEN-stations brengen.
 - ...
2. Analyse van de verzadiging van de Noord-Zuidverbinding en de verzadiging van de HST terminal in het Zuidstation
- studie op grond van het dynamisch model dat moet worden uitgewerkt en op grond van cijfers die niet door de NMBS zijn bezorgd
3. Schuman-Josaphattunnel
4. Toegankelijkheid van de luchthaven van Brussel-Nationaal
- plaats van een of meer stations voor de verbinding met de luchthaven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
 - vervoercapaciteit van het Gewest naar Brussel-Nationaal (onderzoek van het nut van de people mover, van de diablo, ...);
 - spoorverbinding met de luchthaven met IC/IR-, HST, GEN-treinen;
 - verzadiging van de wegen.
5. Opportuniteits- en haalbaarheidsstudie van een tweede HST-terminal die aangesloten is op het IC/IR-net en op het GEN
- oprichting van een werkgroep ad hoc met onder meer vertegenwoordigers van het bestuur voor ruimtelijke ordening en huisvesting, het Brussels Instituut voor Milieu (BIM) en het Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV).
 - studie van de alternatieven met inbegrip van de nul-variant en andere locaties, zoals bepaald in de ordonnanties over de stedenbouwkundige vergunningen en de milieuvergunningen en grondige analyse van het alternatieve voorstel van de gemeente Schaarbeek.
 - gevolgen van een eventuele tweede terminal voor de bestaande Brusselse stations.
 - ingeval het emplacement van Schaarbeek-Vorming wordt gekozen als toegangspoort in het Brussels
- cience en matière de transports avant leurs intérêts commerciaux propres.
- si des parkings de dissuasion ne sont pas envisageables en face des gares dans le Brabant flamand et le Brabant wallon, envisager dès à présent des minibus de rabattement dans le Brabant wallon et flamand vers les gares RER.
 - ...
2. Analyse de la "saturation" de la jonction Nord-Midi et de la "saturation" du terminal TGV Bruxelles-Midi
- étude sur la base du modèle dynamique à mettre au point et sur base de ratios extérieurs à la SNCB.
3. Tunnel Schuman-Josaphat
4. Accessibilité de l'aéroport de Bruxelles-National
- localisation d'un ou plusieurs terminaux aériens dans la Région de Bruxelles-Capitale ;
 - capacité de transports de la Région de Bruxelles-Capitale vers Bruxelles-National (examen de l'utilité du "people mover", du diablo, ...);
 - desserte ferroviaire de l'aéroport en trains IC/IR, TGV, RER ;
 - saturation de l'infrastructure routière.
5. Etude d'opportunité et de faisabilité d'un second terminal TGV connecté sur les réseaux IC/IR et RER.
- mise sur pied d'un groupe de travail ad hoc avec entre autres des représentants de l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL), de l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (IBGE), de l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED).
 - étude d'alternatives, y compris l'option zéro et d'autres localisations, telles que prévues dans les ordonnances permis d'urbanisme et permis d'environnement et analyse fine de la proposition alternative de la commune de Schaarbeek.
 - conséquences d'un potentiel second terminal sur l'avenir des gares bruxelloises existantes.
 - dans l'hypothèse où le site de Schaarbeek-Formation est retenu comme porte d'entrée pour l'aéroport dans

Hoofdstedelijk Gewest tot de luchthaven : diagnose van alle actoren.

- in het tienjarenplan 2001-2010 van de NMBS de begroting, de studies, de vergunningen en de overlegprocedures vastleggen;
- grondige analyse van alle hinder die deze tweede terminal voor de stedenbouw, het milieu en de mobiliteit kan meebrengen;
- onderzoek van de initiatieven die bij voorrang moeten worden genomen om het project krachtadig te ondersteunen :
 - intermodaliteit met het NMBS-station van Schaarbeek;
 - gedwongen overschakeling op het openbaar vervoer;
 - behoud van het natuureservaat “Het Moeraske” = conditio sine qua non voor het “welslagen” van het project uit het oogpunt van de stedenbouw en het milieu (cf. studie van de gemeente Schaarbeek);
 - snellere voltooiing van de bouwplaats in Brussel-Zuid en volledige benutting van de omliggende kantoren alvorens de bouwplaats voor de tweede HST-terminal in te richten;
 - gebruik van de HST's voor vrachtvervoer.

6. Noodzakelijke investeringen

- cijfergegevens opstellen :
 - investeringen in infrastructuur (spoorwegen, bus-
sen)
 - investeringen in voorzieningen voor verkeersge-
leiding

Het GEN kan, ook voor de Brusselaars, pas een efficiënt vervoersnet zijn als het goed aansluit op een binnenstedelijk vervoersnet. Nadat vastgesteld is hoeveel GEN-stations er precies nodig zijn om het Gewest voldoende te bedienen, de regelmaat afgestemd is op die van de metro en tegelijk de noodzakelijke begeleidende maatregelen zijn genomen, zou de doelstelling kunnen worden bereikt als er adequaat rollend materieel wordt aangekocht.

Aangezien het succes van de voorstedelijke spoorweg-
netten in het buitenland omgekeerd evenredig is aan het gemak waarmee men zich met de wagen kan verplaatsen, zullen de gewestelijke en gemeentelijke overheden een slagvaardig parkeerbeleid moeten invoeren.

la Région de Bruxelles-Capitale : diagnostic de tous les acteurs.

- prévoir exclusivement budget, études, permis, procédures de concertation dans le plan décennal 2001-2010 de la SNCB ;
- analyse approfondie de l'ensemble des nuisances urbanistiques, environnementales et en matière de mobilité autour de ce second terminal ;
- études d'initiatives prioritaires à mener pour encadrer de manière volontariste le projet :
 - intermodalité avec la gare SNCB de Schaarbeek;
 - report forcé vers le transport public ;
 - préservation de la réserve naturelle du Moeraske = condition sine qua non de la "réussite" urbanistique et environnementale du projet (cf. étude de la commune de Schaarbeek) ;
 - accélération chantier et saturation surfaces de bureaux à Bruxelles-Midi avant mise en route chantier second terminal TGV ;
 - utilisation des TGV pour le fret.

6. Investissements nécessaires

- établir données chiffrées :
 - investissements d'infrastructures (ferrées, bus)
 - investissements d'équipements et de gestion trafic

Le RER ne pourra être un réseau de transport efficace pour les Bruxellois aussi que s'il est correctement connecté au réseau intra-urbain. Après avoir déterminé un juste choix du nombre de gares RER permettant d'innover suffisamment la Région et assuré une cadence équivalente à celle du métro et pris, de manière concomitante, les mesures d'accompagnement nécessaires, l'acquisition du matériel roulant ad hoc devrait permettre d'atteindre l'objectif.

Le succès des réseaux suburbains de chemins de fer à l'étranger étant inversement proportionnel à la facilité de circuler en voiture, les autorités régionales et communales devront instaurer une politique de stationnement volontariste.

De waarschuwing van de heer Bruno Clerbaux van Aries Group indachtig hebben de commissieleden het onderwerp uitvoerig besproken. Ze zijn tot de slotsom gekomen dat er in het Brussels Gewest een intercommunale voor het parkeerbeleid moet worden opgericht. Tegelijk moeten overstapparkerplaatsen aan de rand van het Brussels Gewest het mogelijk maken dat de pendelaars op andere vervoermodi overschakelen ingeval er in het GEN geen bussen zijn die de reizigers naar de stations in Vlaams- en Waals-Brabant voeren.

Er moet snel een exploitatiemaatschappij voor het GEN opgericht worden, een coördinatiestructuur zoals het "Verbände" in Zürich en in München. Deze structuur zal zorgen voor een optimale dienstverlening aan de reizigers (regelmaat, frequentie, comfort, ...), voor het financiële evenwicht en voor de verdeling van de ontvangsten van het GEN over de openbare vervoermaatschappijen die de zone bedienen (MIVB, NMBS, De Lijn en TEC).

De samenwerkingsovereenkomst (2) die vóór eind 2000 tussen de federale Staat en de drie Gewesten moet worden ondertekend, voorziet in de oprichting van die structuur.

Het eenheidstarief, waarbij onder meer gemeenschappelijke vervoerbewijzen worden gebruikt, is uitvoerig behandeld. De commissieleden hebben vernomen dat de onderhandelingen over dit punt moeizaam verlopen. Ze hebben echter de wens geuit dat hun vraag om tariefintegratie, die reeds in 1996 geformuleerd werd, als dusdanig behouden blijft, omdat zij ervan overtuigd zijn dat een aantrekkelijk tarief, dat niet het laagste van de tarieven van de verschillende vervoermaatschappijen mag zijn, een conditio sine qua non is voor het welslagen van de overstap op het openbaar vervoer.

In verband met het aantal en de locatie van de GEN-haltes wensen de commissieleden dat bij de bediening van het Brussels Gewest tegelijk rekening wordt gehouden met de bevolkingsdichtheid van de bediende zone, de werkgelegenheidspolen, de bedrijven van openbaar nut en de intermodaliteit met andere gemechaniseerde vervoerswijzen.

Wat de bestaande haltes betreft, wijzen de Brusselse parlementsleden erop dat er een grote vraag is naar verbindingen tussen de Europese wijk en de grote ringweg (Montgomery-Lambermont). Er moet bijgevolg worden voorzien in de exploitatie van de stations dankzij de Schuman-Josaphattunnel met zijn verschillende haltes en het stuk van Merode met stations ervoor en erna. Het stuk van Delta tot Merode van lijn 26, dat momenteel gebruikt wordt, moet ook in de toekomst verder gebruikt worden.

(2) De Brusselse Hoofdstedelijke Raad heeft reeds in zijn aanbevelingen van 16 mei 2000 gevraagd dat een dergelijke structuur zou worden opgericht.

Les commissaires ayant été sensibles à la mise en garde de M. Bruno Clerbaux d'Aries Group, ils ont largement débattu du thème en aboutissant à la nécessité de la création d'une intercommunale de stationnement dans la Région bruxelloise. Parallèlement, des parkings de dissuasion aux confins de la Région bruxelloise doivent permettre le transfert modal des navetteurs au cas où la desserte ferroviaire du RER ne permet pas un rabattement par bus vers les gares dans le Brabant flamand et le Brabant wallon.

La nécessité de l'instauration rapide de la société d'exploitation du RER, structure de coordination similaire aux "Verbände" existant à Zürich et à Munich, a été rappelée. Cet organisme veillera à assurer un service optimal aux usagers (régularité, fréquence, confort, ...) et à assurer l'équilibre financier et la répartition de recettes du projet RER pour les sociétés de transport public qui opèrent dans la zone desservie (STIB, SNCB, De Lijn et TEC).

Sa mise sur pied (2) est prévue dans le cadre de l'accord de coopération à signer entre le Fédéral et les trois Régions avant la fin 2000.

L'intégration tarifaire, qui inclut une billettique commune, a été largement évoquée. Les commissaires ont été informés de la difficile négociation sur ce point. Les commissaires ont néanmoins souhaité maintenir telle quelle leur demande d'intégration tarifaire, déjà exprimée en 1996, parce qu'ils sont persuadés que l'attractivité tarifaire, qui ne peut être le plus petit dénominateur commun des tarifs des différentes sociétés, est une condition sine qua non de la réussite du report modal vers le transport public.

Au sujet du nombre et de la localisation des points d'arrêt RER, les commissaires souhaitent que pour déterminer la desserte bruxelloise, on tienne compte à la fois de la densité de population de la zone desservie, des pôles d'emplois, des établissements d'utilité publique et de l'intermodalité avec d'autres modes de déplacement mécanisés.

Parmi les points d'arrêt existants, les parlementaires bruxellois soulignent l'importance de la demande en matière de déplacements entre le quartier européen et le boulevard de la grande ceinture (Montgomery-Lambermont). On doit dès lors prévoir l'exploitation des gares grâce au tunnel Schuman-Josaphat avec ses différents arrêts et le tronçon de Mérode avec les gares en amont et en aval. Le tronçon de Delta à Mérode de la ligne 26, actuellement utilisé, devra continuer à l'être. La ligne 26

(2) Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale demandait déjà sa mise sur pied dans ses recommandations du 16 mai 2000.

Lijn 26 vanaf Linkebeek tot Haren is absoluut noodzakelijk en vult de metro aan als omleidingsweg voor het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De leden van de werkgroep pleiten met klem voor complementariteit tussen de spoorweghaltes en de metro- en premetrohaltes. Het GEN mag niet alleen dienen om reizigers naar het centrum te vervoeren. Ook de Brusselaars moeten zich met een aanvaardbare regelmaat kunnen verplaatsen. Met Merode mag niet gebeuren wat er met Simonis is gebeurd. Bovendien moeten de GEN-haltes bepaald door de Brusselse stedenbouwkundige plannen (GewOP, Iris-vervoersplan, GBP) bediend worden (cf. aanbevelingen).

In verband met de financiering van het GEN moet er een onderscheid worden gemaakt tussen het financieren van de infrastructuur – inclusief rollend materieel en voorzieningen – en het aanzuiveren van het exploitatietekort.

Volgens het syntheseverslag van het studie bureau is er jaarlijks een gemiddelde subsidie nodig van :

GEN over het spoor	1,469 miljard BEF 1998
GEN over de weg	0,367 miljard BEF 1998
MIVB	0,074 miljard BEF 1998
Gemeenschappelijke organen	0,202 miljard BEF 1998
Totaal GEN	2,112 miljard BEF 1998

De parlementsleden hebben de kwestie van de financiering van het GEN uitvoerig onderzocht. Het studie bureau stelde voor om een soort van holding voor het GEN op te richten, waarbij de openbare investeringsmaatschappijen en, indien nodig, de privé-sector op het kapitaal zouden kunnen inschrijven.

De financiële lasten van die structuur zouden gedekt moeten worden met de retributies die het GEN voor de NMBS zou opleveren voor het gebruik van de infrastructuur.

Met deze regeling zou het exploitatietekort (geraamd op 2,1 miljard) echter in beperkte mate gefinancierd worden. De NMBS zorgt voor spoorweginfrastructuur en kan daartoe de financiële inbreng van de GEN-holding gebruiken. Naarmate de treinen rijden stort de GEN-operator een retributie aan de NMBS, die geraamd wordt op 145 BEF/treinkm. Met dat bedrag kan de NMBS terugbetaald worden, die op haar beurt het equivalent aan de GEN-holding stort.

In verband met de financiering van het rollend materieel waarbij elke exploitatiemaatschappij haar deel voor haar rekening zou nemen, hebben de commissieleden de kwestie van de alternatieve financiering besproken.

depuis Linkebeek jusque Haren est totalement indispensable et complémentaire au métro en tant que rocade, qui dessert l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les membres du groupe de travail plaident avec insistance pour la complémentarité entre les arrêts de chemins de fer et les arrêts de métro et pré-métro. Le RER ne peut se limiter à acheminer des usagers vers le centre ; les Bruxellois doivent pouvoir se déplacer également à des cadences acceptables. On ne peut assurer le même sort à Mérode que celui qu'on a assuré à Simonis. En outre, les arrêts RER prévus dans les outils planologiques bruxellois (PRD, Plan Iris des déplacements, PRAS) doivent être servis (cf. recommandations).

En ce qui concerne le financement du RER, une distinction doit être réalisée entre les financements des infrastructures - matériel roulant et équipements y compris - et la couverture du déficit d'exploitation.

Dans son rapport de synthèse, le syndicat d'études estimait qu'il fallait prévoir une subvention annuelle moyenne de :

RER ferré	1,469 milliards de BEF 1998
RER routier	0,367 milliard de BEF 1998
STIB	0,074 milliard de BEF 1998
Organes communs	0,202 milliard de BEF 1998
Total service RER	2,112 milliards de BEF 1998

Les parlementaires ont longuement examiné la question du financement du RER. Le syndicat d'études proposait la création d'une "Financière RER" qui pourrait faire l'objet d'un capital souscrit par les sociétés publiques d'investissement et, si nécessaire, par le secteur privé.

Les charges financières de la structure devraient être couvertes par les redevances d'infrastructure que procurerait le RER à la SNCB.

Cela ne représenterait cependant qu'une petite partie du financement du déficit d'exploitation (évalué à 2,1 milliards). La SNCB crée les infrastructures ferroviaires en bénéficiant de l'apport financier de la «Financière RER». Au fur et à mesure que les trains circulent, une redevance évaluée à 145 BEF/train-km, est versée par l'opérateur RER à la SNCB, ce montant permet de rembourser la SNCB, qui à son tour reverse l'équivalent à la Financière RER.

Quant au financement du matériel roulant à prendre en charge par chaque société d'exploitation, chacune pour ce qui la concerne, les commissaires se sont penchés sur la question du financement alternatif.

Ze zijn er zich van bewust dat bij alle exploitatiestructuren voor vervoersnetten zoals het GEN het adequate materiaal via leasing aangeschaft wordt. Ze wensen niettemin dat de gewestregering tijdens de onderhandelingen een grote omzichtigheid aan dag legt : de financieringswijze voor het aanschaffen van materiaal mag het exploitatietekort van de exploitatiemaatschappij van het GEN niet nog meer in de hoogte jagen.

De commissieleden hebben de middelen om het GEN te financieren uitvoerig besproken. Die bespreking liep niet van een leien dakje. Er werd nagegaan of het mogelijk zou zijn om een vervoerbijdrage in te voeren zoals die in Frankrijk in alle steden van meer dan 100.000 inwoners bestaat. Daar wordt een vervoerbewijs als volgt door de verschillende actoren betaald : een derde door de gebruiker, een derde door de overheid en een derde door de werkgever via die vervoerbijdrage.

Sommigen vrezen dat het exploitatietekort daardoor zal toenemen. Anderen zijn daar echter gerust in en herinneren eraan dat het de bedoeling dat de ontvangsten, die normaal bekend zijn voor onze vervoersnetten (60 à 100% i.p.v. 35%), voor zover het GEN met begeleidende maatregelen opgestart wordt, hoger zijn dan de uitgaven. Parkeren tegen betaling moet weliswaar voor grote ontvangsten zorgen en een sleutelfactor zijn bij de overschakeling op andere vervoermodi, maar mag de Brusselse ondernemingen niet benadelen en ze niet aanzetten om zich buiten het Brussels Gewest te vestigen ... Er kan immers geen intercommunale voor het parkeerbeleid in de hele GEN-zone ingevoerd worden. Het tarief moet echter aantrekkelijk zijn om de houding van de reizigers tegenover hun vervoerswijzen te veranderen. Dit is een *conditio sine qua non* voor het welslagen van de overstap op andere vervoerswijzen.

Men moet realistisch zijn : als het GEN in een te grote straal rond Brussel tot stand gebracht wordt, zullen de wagons op het einde van de lijn bijna leeg rijden.

Verskillende leden van de werkgroep hebben "road pricing", zoals in het SOFRETU-verslag staat, van de hand gewezen. Deze maatregel heeft zijn vruchten afgeworpen in Montréal, Singapore en in Scandinavische steden. Het is zeker niet gemakkelijk om die maatregel in Brussel toe te passen, want het stadsgewest is geen eiland ... Het project "Randstad" in Nederland, dat in 1998 van kracht had moeten worden, is nog niet opgestart. De nieuwe Nederlandse minister van Verkeerswezen is er nog niet in geslaagd om de andere leden van de regering ervan te overtuigen om het vanaf 2002 in te voeren.

Is een vervoerbijdrage voor het GEN-gebied – dat 1 miljoen banen telt, waarvan 650.000 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – geen billijkere maatregel om het exploitatietekort te verdelen? Men moet realistisch blijven, aangezien deze maatregel moeilijk opgelegd zou kunnen

Conscients que toutes les structures d'exploitation de réseau type RER, acquièrent le matériel ad hoc via leasing, ils souhaitent néanmoins que le gouvernement régional soit très prudent durant les négociations : il ne faudrait pas que le type de financement des acquisitions creuse encore plus le déficit d'exploitation de la société d'exploitation du RER.

Quant aux moyens de financer le RER, les commissaires en ont largement débattu. Le sujet s'est révélé réellement ardu. La piste du versement transport, instauré en France dans toutes les villes de plus de 100.000 habitants a été explorée. Dans ce cas, la contribution des différents acteurs pour le ticket est de : un tiers pour l'usager, un tiers pour les pouvoirs publics et un tiers pour l'employeur via ce versement transport.

D'aucuns craignent que cela creuse le déficit d'exploitation, d'autres tiennent des propos rassurants en rappelant que l'objectif est de dépasser le taux de couverture des dépenses par les recettes habituellement connue dans nos réseaux de transport (60% à 100% au lieu de 35%, pour autant que le RER soit lancé avec des mesures d'accompagnement. Si le stationnement payant doit fournir des recettes importantes et être un facteur-clé du report modal à opérer, il ne peut cependant pénaliser les entreprises bruxelloises sous peine de délocalisations ... On ne peut en effet instaurer une intercommunale de stationnement dans toute la zone RER. Les tarifs doivent cependant être attractifs pour permettre un changement de comportement dans les habitudes des déplacements condition sine qua non du succès du report modal.

Il faut être réaliste : si le RER est développé dans un rayon trop important autour de Bruxelles, en bout de ligne les convois circuleront pratiquement à vide.

Le "road pricing", prévu dans le rapport SOFRETU, fut écarté par plusieurs membres du groupe de travail. L'efficacité et l'opérabilité de la mesure ont fait leurs preuves à Montréal, à Singapour, dans des villes scandinaves. L'instaurer à Bruxelles ne serait certes pas chose aisée car la ville-région n'est pas une île ... Le projet de "Randstad" aux Pays-Bas, qui aurait dû entrer en vigueur en 1998, n'a pas encore vu le jour. Le nouveau ministre hollandais des transports n'est pas encore parvenu à convaincre ses collègues du gouvernement de l'instaurer à partir de 2002.

Le versement transport dans le bassin RER - qui concerne 1 million d'emplois dont 650.000 dans la Région de Bruxelles-Capitale - n'est-il pas une mesure plus équitable pour répartir le déficit d'exploitation ? Il faut demeurer réaliste, cette mesure pourrait difficilement être

worden aan een bedrijf dat zich in het GEN-gebied bevindt, maar waarvan de werknemers van buiten het GEN-gebied zouden komen ...

Als men een grootschalige overstap op andere vervoersmodi wil bevorderen, dient er een globale financiering van het GEN te worden uitgewerkt en mogen er geen gedeeltelijke of dwingende financieringsmaatregelen worden genomen.

De voorstellen van de werkgroep autofiscaliteit, opgericht door de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur (ICVI) en de Interministeriële Conferentie voor het Milieu, zouden een te overwegen mogelijkheid zijn.

België zal, om zijn verbintenis ingevolge het Protocol van Kyoto na te komen, krachtige maatregelen moeten nemen om de uitstoot van zijn broeikasgassen met 7,5% te verminderen in 2008-2012, in vergelijking met 1990. Dit zou een mogelijkheid kunnen zijn om middelen voor de financiering van het GEN te vinden.

Het GEN zal niet alleen de kwaliteit van het leven in het Brussels Gewest verbeteren, tenminste als de overstap op andere vervoersmodi een succes is en daardoor de verkeerscongestie en de luchtverontreiniging afnemen, maar ook tijdwinst opleveren voor de pendelaars die sneller op hun werk zullen geraken. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan het grootste deel van het exploitatietekort niet voor zijn rekening nemen.

In hun aanbevelingen wilden de Brusselse parlementsleden uitgaan van de eisen van de klanten nadat ze eerst de door de NMBS bezorgde verkeersstatistieken onderzocht hadden.

imposée à une entreprise située dans la zone RER mais dont les employés proviennent hors zone RER ...

Si l'on veut favoriser un transfert modal important, il faut prévoir un financement global du RER et non pas des modes de financement partiels et coercitifs.

Une des pistes pourrait se situer au niveau des propositions élaborées par le groupe de travail fiscalité automobile mis sur pied par la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure et la Conférence interministérielle de l'environnement.

Pour remplir son engagement au niveau du Protocole de Kyoto, la Belgique devra prendre des mesures volontaristes pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de 7,5% en 2008-2012 par rapport à 1990. Ce devrait être une piste pour trouver des moyens de financement pour le RER.

Même si le réseau express régional permettra d'améliorer la qualité de vie en Région bruxelloise, du moins si le report modal réussit et permet de diminuer la congestion automobile et la pollution de l'air, il signifiera avant tout un gain de temps pour les navetteurs qui rejoindront plus aisément leur lieu de travail. La Région de Bruxelles-Capitale ne pourra assumer la majeure partie du déficit d'exploitation.

Dans leurs recommandations, les parlementaires bruxellois ont souhaité partir de la demande du client après avoir toutefois examiné les statistiques de trafic telles que communiquées par la SNCB.

Internationaal verkeer in duizenden reizigers per jaar/2 richtingen
Trafic international en milliers de voyageurs par an/2sens

	Reëel verkeer in '89 zonder HST	Prognoses '99 zonder HST	Prognoses '99 met HST	Reëel verkeer 1998	Prognoses 2010 volledig HST-net
	–	–	–	–	–
	Trafic réel en 89 sans TGV	Prévisions 99 sans TGV	Prévisions 99 avec TGV	Trafic réel 1998	Prévisions 2010 TGV complet
1. Verkeer met aankomst in België	2247	4550	11.466	7.794	11.800
1. Trafic aboutissant Belgique					
1.1 Verkeer met aankomst in Brussel-Zuid			9.173	± 6.000	± 9.250
1.1. Trafic aboutissant terminal Midi					
1.2. Verkeer met aankomst in andere Belgische stations			2.293	± 1.794	± 2.360
1.2. Trafic aboutissant autres gares belges					
2. Verkeer door België					
2. Trafic transit Belgique					
2.1. Transitverkeer met eindstation Brussel-Zuid				1.889	5.800
2.1. Trafic transit terminal Midi					
* Transit met verandering van treinen				428	2.200
* Transit avec changement de trains					
* Transit zonder verandering van treinen				1.461	3.600
* Transit sans changement de trains					
3. Trafic Frankrijk-België	1.372	2.700	5.390	3.684	5.000
3. Trafic France-Belgique					
3.1. Thalys				3.068	4.280
3.2. Speciale treinen – Trains spéciaux				616	720
3.3. Aandeel van Brussel-Zuid – Part de BXL-Midi				3.000	4.000
4. Verkeer Duitsland-België – Trafic RFA-Belgique	439	650	1.225	240 *	1.300 **
4.1. Aandeel van Brussel-Zuid – Part de BXL-Midi				± 200	± 1.000
5. Verkeer Nederland-België – Trafic Pays-Bas-Belgique	476	600	1.323	2.370 *	2.500 **
5.1. Aandeel van Brussel-Zuid – Part de BXL-Midi				± 1.500	± 1.750
6. Verkeer Verenigd Koninkrijk-België	92	600	3.528	1.500	3.000
6. Trafic Royaume-Uni-Belgique					
6.1. Aandeel van Brussel-Zuid – Part de BXL-Midi				± 1.300	± 2.500

* inclusief klassieke treinen

** Alleen HST

± redelijke ramingen

Belangrijke opmerkingen:

1. Bij gebrek aan volledige en gegronde gegevens komen de cijfers in de tabel uit verschillende bronnen of zijn het redelijke ramingen.
2. In het algemeen verschillen de prognoses voor 2010 amper van die welke in 1989 werden opgesteld bij de voltooiing van het HST-net (toen 1999).

Aan de hand van de bestaande studies en de beschikbare statistieken hebben de commissieleden het verkeer in Brussel-Zuid onder de loep genomen.

Voor het ogenblik kan Brussel-Zuid tijdens de piekuren maximum 1.600 HST- én Eurostar-reizigers opvangen. Dit aantal is zeer laag, hoewel de desbetreffende perrons tijdens de piekuren intensiever gebruikt worden dan de andere perrons.

Hij verwijst naar het onderzoek van STRATEC van 1989 waaruit bleek dat van de 11,5 miljoen HST-reizigers voor het geheel van het land, 6,5 miljoen reizigers per jaar uit Brabant zouden komen.

* y compris trains classiques

** uniquement TGV

± estimations raisonnables

Remarques importantes:

1. En l'absence de données publiées complètes et sérieusement fondées, les valeurs du tableau sont puisées à des sources diverses ou résultent d'estimations raisonnables.
2. D'une manière générale les prévisions pour 2010 ne sont guère différentes de celles établies en 1989 pour l'horizon à réseau TGV complet (soit 1999 à l'époque)

Aux moyens des études existantes, des statistiques disponibles, les commissaires ont analysé à la loupe le trafic à Bruxelles-Midi.

Actuellement, on relève un nombre maximal de 1.600 clients TGV et Eurostar en même temps aux heures de pointe à Bruxelles-Midi, ce qui est extrêmement faible bien que plus concentré aux heures de pointe par rapport à l'intensité d'usage des autres quais.

Et de rappeler l'étude STRATEC de 1989 qui prévoyait que sur les 11,5 millions de voyageurs TGV pour l'ensemble du pays, 6,5 millions de voyageurs par an proviendraient du Brabant.

De verdeling van het HST-verkeer zou er in 1999 als volgt uitzien :

De Brusselse stations zouden ongeveer 80% van het totale verkeer van het land aantrekken, de andere 20% verdeeld over :

- het station Antwerpen : alle verkeer tussen het noorden van het land en Nederland, 70% van het verkeer tussen het noorden van het land en Frankrijk en 50% tussen Vlaanderen en Nederland ;
- het station van Luik : alle verkeer tussen de provincies Luik, Namen en Luxemburg, en Duitsland, een deel van het verkeer tussen Limburg en Duitsland en 90% van het verkeer tussen de provincie Luik en Frankrijk ;
- het station van Rijsel : 60% tussen Vlaanderen en Henegouwen en Frankrijk, 40% van het verkeer tussen Vlaanderen en het Verenigd Koninkrijk en 50% van het verkeer tussen Henegouwen en het Verenigd Koninkrijk.

De heer Jean-Paul Wouters, lid van de GEN-studiegroep op hoog niveau, heeft de leden van de commissie meegedeeld dat een dynamisch verkeersmodel het mogelijk zou maken het spooraanbod te verfijnen en de nodige correcties door te voeren. De volksvertegenwoordigers hopen dat dit dynamisch verkeersmodel opgesteld wordt voor de goedkeuring van het tienjareninvesteringsplan van de NMBS. Zij hebben reeds kunnen vaststellen dat men in de beschikbare statistieken niets terugvindt over de verzadiging van de Noord-Zuidverbinding, die door de NMBS aangevoerd wordt, noch over de HST-terminal in Brussel-Zuid voor het jaar 2010. De leden van de commissie vragen dan ook dat de juistheid wordt nagegaan van het postulaat dat de HST-terminal Brussel-Zuid een verzadigingspunt zou bereiken vanaf 10 miljoen reizigers, terwijl volgens een document van STRATEC uit 1989 dit punt pas vanaf 20 miljoen reizigers bereikt zou worden. Men moet duidelijk en zo rationeel mogelijk bepalen vanaf welk moment het kritieke punt bereikt wordt, rekening houdende met onder andere de perrons, de roltrappen, de toegang voor voetgangers en fietsers tot de HST-terminal.

In Keulen rijden er ongeveer 1.000 treinen per dag op de vier sporen over de Rijn ; waarom is wat mogelijk is bij de Deutsche Bahn niet mogelijk bij de NMBS ?

De Noord-Zuidverbinding beschikt over extra capaciteit en er bestaan mogelijkheden om die te benutten. Ook de opvang van Waalse en Vlaamse reizigers tijdens de ochtend- en de avondspits kan verbeterd worden.

Er moeten studies en investeringen uitgevoerd worden om het verkeer in de drie kokers opnieuw in evenwicht te brengen en de treinstellen vlotter te laten doorrijden. Dit punt moet prioritair in het tienjareninvesteringsprogramma van de NMBS opgenomen worden.

La répartition du trafic TGV devait être en 1999 de :

"Les gares bruxelloises attireront environ 80% du trafic total du pays, les autres 20% se répartiront entre :

- la gare d'Anvers : tout le trafic entre le nord du pays et les Pays-Bas, 70% du trafic entre le nord du pays et la France et 50% entre les Flandres et les Pays-Bas ;
- la gare de Liège : tout le trafic entre les provinces de Liège, Namur et Luxembourg et l'Allemagne, une partie du trafic entre le Limbourg et l'Allemagne et 90% du trafic entre la province de Liège et la France ;
- la gare de Lille : 60% entre les Flandres et le Hainaut et la France, 40% du trafic entre les Flandres et le Royaume-Uni et 50% du trafic entre le Hainaut et le Royaume-Uni".

M. Jean-Paul Wouters, membre du Groupe RER à haut niveau, a informé les commissaires qu'un modèle dynamique de trafic permettrait d'établir plus finement l'offre de transport ferroviaire et les corrections à faire. Tout en espérant que ce modèle dynamique sera établi avant l'adoption du plan décennal d'investissements de la SNCB, les députés ont d'ores et déjà pu constater que les statistiques disponibles ne font pas état de la saturation de la jonction Nord-Midi, invoquée par la SNCB, ni de celle du terminal TGV à Bruxelles-Midi prévue pour 2010. Les commissaires souhaitent pouvoir vérifier le postulat selon lequel on "saturerait" au terminal TGV de Bruxelles-Midi à dix millions de voyageurs alors qu'en 1989 (document de STRATEC) on affirmait que la saturation aurait lieu à vingt millions de voyageurs. Il convient de déterminer clairement, de la manière la plus rationnelle, le chemin critique en tenant compte des quais, des escalators, des accès piétons et cyclistes vers le terminal TGV, notamment.

A Cologne, environ 1.000 trains par jour circulent sur les quatre voies de la traversée du Rhin ; pourquoi ce qui est possible à la Deutsche Bahn ne l'est pas à la SNCB ?

La jonction Nord-Midi dispose de réserves de capacité et des pistes existent pour en améliorer les performances ainsi que les conditions d'accueil des voyageurs wallons et flamands aux heures de pointe du matin et du soir.

Il convient de réaliser des études et des investissements de nature à rééquilibrer le trafic dans les trois pertuis et à mieux assurer l'écoulement des divers convois. Ce point doit figurer parmi les priorités du programme décennal d'investissements de la SNCB.

Tijdens de lange technische discussies over de verkeersgeleiding in de Noord-Zuidverbinding hebben de leden van de commissie het ook gehad over de verouderde verkeersgeleiding in het Centraal Station. Is het nog nodig om in het begin van de XXIste eeuw een stationschef te hebben op de perrons en een controleur die bij iedere halte uit de trein stapt ?

Camera's verbonden aan een automatisch sluitsysteem van de deuren kunnen de verkeersgeleiding in de verbinding verbeteren door de stoptijden in te korten. Het argument van de bochten lijkt geen steek te houden want in het buitenland zijn soortgelijke experimenten gevoerd (zoals in het Waterloo Station in Londen en in tal van GEN-stations in Parijs bijvoorbeeld).

Ondanks de bijdrage van de deskundigen en de hoorzittingen, hebben de leden van de commissie geen antwoord gekregen op hun vraag waarom het verkeer de jongste veertig tot vijftig jaar vanuit Brabant naar Brussel eigenaardig genoeg gedaald is. Waarom heeft de NMBS infrastructuur nodig die veel uitgebreider is dan de infrastructuur uit die tijd, om hetzelfde verkeer terug te winnen ?

De toename van het verkeer over lange afstand en de heterogeniteit van het verkeer vormen geen afdoende argumenten voor de overdreven vraag om nieuwe infrastructuur van de NMBS, enkel en alleen om op lijn 161 tussen Rixensart en Brussel een reissnelheid te halen die dezelfde is als tijdens de jaren 60, juist na de elektrificatie van de lijn. De toezichthoudende overheid zou de NMBS moeten voorstellen meer te investeren in de uitrusting voor de verkeersgeleiding...

Alvorens de aanbevelingen over de Noord-Zuidverbinding op te stellen, heeft de commissie op grond van de dienstregeling voor de winter 2000 en de bestaande onderzoeken, vastgesteld dat :

- de kokers van de verbinding een zeer uiteenlopend gebruik kennen ;
- sinds 1994 de sporen 1 en 2 (waarlangs de HST's rijden) extra treinen verwerken om de sporen 3 en 4 te ontlasten die toentertijd het meest belast waren ;
- desondanks toch twee Thalys-treinen doorrijden naar Amsterdam en Keulen tijdens het drukste moment van de spits en op het drukste spoor ;
- de NMBS er niet aan denkt om dit aantal te verhogen tijdens de spits, aangezien de HST's die 's morgens uit Amsterdam of Keulen komen slechts even voor negen uur door de verbinding zullen rijden ;

Lors des longues discussions techniques relatives à la gestion du trafic dans la jonction Nord-Midi, les commissaires ont également évoqué la gestion archaïque du trafic à la gare centrale. Est-il encore judicieux d'avoir, à l'aube du XXIe siècle, un chef de gare sur les quais, ainsi qu'un contrôleur qui descend du train à chaque arrêt ?

Des caméras avec relais intégrant un système de fermeture automatique des portes devraient permettre d'améliorer la gestion du trafic dans la jonction en raccourcissant les temps d'arrêt. L'argument des courbures des voies ne semble pas tenir au vu d'exploitations similaires à l'étranger (cf. Waterloo-Station à Londres et de nombreuses gares RER à Paris par exemple).

Malgré l'apport des experts, ainsi que des personnes auditionnées, les commissaires n'ont pu trouver réponse à leur interrogation quant à la diminution singulière du trafic depuis quarante à cinquante ans de l'ancien Brabant vers Bruxelles. Pourquoi les dirigeants de la SNCB estiment aujourd'hui que pour reconquérir un trafic, qui a existé par le passé, la SNCB a besoin d'infrastructures sans commune mesure avec ce qui existait à l'époque ?

L'augmentation du trafic à longue distance et l'hétérogénéité du trafic n'expliquent pas la disproportion en infrastructures souhaitées par la SNCB pour obtenir une vitesse commerciale des trains sur la ligne 161 entre Rixensart et Bruxelles équivalente à celle existant dans les années 60, c'est-à-dire juste après l'électrification de la ligne. Le pouvoir de tutelle devrait suggérer à la SNCB un accroissement des investissements en équipement de gestion du trafic...

Avant de rédiger les recommandations relatives à la jonction Nord-Midi, la commission a constaté, en fonction des horaires d'hiver 2000 et des études existantes, que :

- il y a des fortes disparités dans l'utilisation des pertuis de la jonction ;
- depuis 1994, les voies 1 et 2 (sur lesquelles passent les TGV) ont été chargées de trains supplémentaires au bénéfice des voies 3 et 4 qui étaient les plus chargées à l'époque ;
- malgré ce fait, à l'heure de pointe la plus chargée sur la voie la plus encombrée, deux Thalys sont admis en direction d'Amsterdam et de Cologne ;
- un dépassement de ce nombre de TGV à l'heure de pointe n'est pas envisagé par la SNCB dans la mesure où les TGV les plus matinaux en provenance d'Amsterdam et de Cologne ne seront amenés à traverser la jonction au plus tôt qu'un peu avant 9h du matin ;

- maatregelen opgenomen in het onderzoek van het studiebureau, het treinverkeer in de verbinding sterk zou verbeteren :
 - vermindering van de stoptijd door een automatische sluitingsprocedure van de deuren ;
 - verhoging van de basissnelheid in de verbinding ;
 - modernisering van de signalisatie ;
 - afvlakking van de tijden op het traject : exacte berekening van de uren van de overschrijding van de spoorapparatuur door de versnellings- en vertragingcurves af te vlakken ;
 - dienstregeling per halve minuut (zie Zwitserland) ;
 - inzetten van dubbeldektreinen (hoge capaciteit) en materieel met hoge versnellingscapaciteit.
- de geleidelijke ontwikkeling van het GEN zal het mogelijk maken de piekurtreinen die in Brussel toekomen beter te verspreiden, langs de lijnen 26 en 161, of langs lijn 28, met als resultaat dat de Noord-Zuidverbinding ontlast wordt.

De optimale exploitatie van de HST-terminal van Brussel-Zuid en de opportuniteit van een tweede HST-terminal aangesloten op het IC/IR- en GEN-net, hebben tot lange discussies geleid.

Na onderzoek van het HST-verkeer in Brussel-Zuid en van de potentiële evolutie van het HST-verkeer, hebben de leden van de commissie vastgesteld dat het HST-verkeer vooral aan de zuidelijke kant toenam. De vraag van de NMBS om investeringen in infrastructuur van een tweede, noordelijker gelegen HST-terminal in the middle of nowhere, is dan ook niet verantwoord.

De leden van de werkgroep hebben zich afgevraagd of de vraag van de NMBS geen verband houdt met de installaties voor het onderhoud van de treinen in Vorst, waar ook een treindepot is en het personeel zijn dienst begint. Bereiken die installaties nu hun verzadigingspunt? Wil de NMBS dit type dienst ook in Schaarbeek-Vorming hebben?

De NMBS onderhoudt in Vorst niet alleen de Belgische HST-treinen, maar ook de Franse HST-treinen, omdat zij voldoende capaciteit over heeft. De onderhoudsplaats is dus niet het doorslaggevende argument om een tweede HST-terminal in het Hoofdstedelijk Gewest te bouwen.

Enkel de ontwikkeling van het Eurostar-product naar het Verenigd Koninkrijk en Nederland, zou op middellange en

- des mesures, reprises dans l'étude du syndicat d'études, permettraient d'améliorer fortement la circulation des trains dans la jonction :
 - diminution des temps de stationnement par une procédure automatique de fermeture des portes ;
 - relèvement de la vitesse de base dans la jonction ;
 - modernisation de la signalisation ;
 - lissage des temps de parcours : calcul exact des heures de franchissement des appareils de voies en lisant les courbes d'accélération et de décélération ;
 - expression des horaires à la demi-minute (cf. Suisse) ;
 - utilisation de matériel roulant à deux étages (grande capacité) et de forte accélération.
- l'entrée en puissance progressive du RER permettra de diversifier l'aboutissement des trains de pointe à Bruxelles, soit par les lignes 26 et 161, soit par la ligne 28, décongestionnant ainsi le trafic de la jonction Nord-Midi.

L'exploitation optimale du terminal TGV de Bruxelles-Midi et l'opportunité d'un second terminal TGV connecté aux réseaux IC/IR et RER, a donné lieu à de longues discussions.

Après examen du trafic TGV à Bruxelles-Midi et étude de l'évolution potentielle du trafic TGV, les commissaires ont constaté que l'augmentation du trafic à grande vitesse se faisait principalement vers le sud, ce qui ne justifie pas la demande d'investissements en infrastructure de la SNCB pour un second terminal TGV situé plus au Nord, au milieu de nulle part.

Les membres du groupe de travail se sont demandés si la motivation de la SNCB ne se situait pas au niveau des installations de maintenance et d'entretien des trains à Forest, qui est également le lieu de dépôt des trains et de prise de service du personnel. Ces installations sont-elles sur le point d'être saturées? Est-ce le dédoublement de ce type de service que la SNCB souhaite réaliser à Schaarbeek-Formation?

Outre les rames TGV belges, la SNCB entretient dans ses ateliers de maintenance à Forest, les rames des TGV français, étant donné la grande capacité de réserve. L'atelier d'entretien et de maintenance n'est dès lors pas le chemin critique qui permettrait d'affirmer la nécessité d'un deuxième terminal TGV dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Rationnellement, seul le développement du produit Eurostar vers le Royaume-Uni et les Pays-Bas, pourrait à

lange termijn eventueel een tweede HST-terminal kunnen verantwoorden (de Eurostar-lijn in Brussel-Zuid loopt immers dood).

Daarom is de keuze voor Schaarbeek-Vorming nog niet voor de hand liggend.

In de veronderstelling dat het HST-net naar Duitsland en Nederland voltooid is, zullen de HST-reizigers niet in Brussel-Zuid toekomen en dan naar Brussel-Nationaal rijden via een omweg langs Schaarbeek-Vorming. Het is absurd om enkele minuten te winnen op lange trajecten en dan een kwartier verliezen in het Gewest zelf. De keuze van een toegangspoort naar de nationale luchthaven op de afgelegen site van Schaarbeek-Vorming lijkt niet ingegeven door de vraag van potentiële reizigers ; die zouden eerder kiezen voor luchthaventerminals in de grote stations in de buurt van hun hotel (bijvoorbeeld Brussel-Centraal en Brussel-Zuid).

Indien andere redenen, zoals de verkoop van onroerend goed, aan de basis van de keuze voor dit project zouden liggen, moet de gewestregering zeer veel aandacht hebben voor de stedenbouwkundige en milieuaspecten. Zij moet er zeker op toezien dat de werken aan Brussel-Zuid voltooid worden en dat de kantoren aldaar volledig bezet worden.

In de werkgroep is ruime aandacht besteed aan de opportuniteit om het aantal sporen op de lijnen 124 en 161 uit te breiden. Daaruit is gebleken dat de NMBS er beter zou aan doen de verkeersgeleiding te verbeteren in de plaats van de infrastructuur uit te breiden ; dat is wel ingewikkelder. Om maar twee voorbeelden te geven : in Zwitserland heeft gedurende veertig jaar een GEN gereden op een of twee sporen. Rond Parijs zullen er binnenkort 350 HST-treinen per dag rijden op twee sporen.

Het op vier sporen brengen van lijn 161 tussen Watermaal en Bosvoorde en van lijn 124 voor Linkebeek is niet mogelijk zonder verregaande gevolgen voor de bewoners en het milieu. Zelfs als het bouwkundig mogelijk zou zijn de technische problemen, zoals op het stuk Watermaal-Bosvoorde, op te lossen door de taluds te stabiliseren.

Bovendien heeft een lid het verkeer geobserveerd aan de stations van Watermaal-Bosvoorde en Ukkel-Calevoet en dat vergeleken met de dienstregeling van 1967. Het huidige spitsverkeer op de Brusselse stukken van die lijnen is minder druk dan toentertijd, hoewel het goederenverkeer toen volop in ontwikkeling was !

De commissieleden vinden dat men moet uitgaan van de vraag van de reiziger om de aard van de investeringen te

moyen et long termes justifier éventuellement la nécessité d'un second terminal TGV (le caisson Eurostar à Bruxelles-Midi étant en cul-de-sac).

La localisation à Schaarbeek-Formation n'en serait pas encore acquise pour autant.

Dans l'hypothèse où le réseau TGV vers l'Allemagne et les Pays-Bas est achevé, les voyageurs de ces lignes à grande vitesse n'arriveront pas à Bruxelles-Midi pour rejoindre ensuite Bruxelles-National en faisant un crochet par Schaarbeek-Formation. Il est absurde de grappiller les minutes sur de longs trajets pour perdre un quart d'heure au sein même de la Région bruxelloise. La localisation d'une porte d'entrée vers l'aéroport national en Région bruxelloise sur le site excentré de Schaarbeek-Formation ne semble pas être guidée par la demande des clients potentiels qui opteraient plutôt pour des terminaux aériens dans les grandes gares situées près de leur hôtel (à Bruxelles, gare centrale et Bruxelles-Midi par exemple).

Si d'autres motivations, notamment la valorisation de biens fonciers, devaient permettre à ce projet d'aboutir, le gouvernement régional devrait être extrêmement vigilant sur le volet urbanistique et environnemental du dossier. Il devrait notamment veiller à l'achèvement des travaux à Bruxelles-Midi, à une saturation préalable des surfaces de bureaux qui y sont localisées ...

L'opportunité d'augmenter le nombre de voies sur les lignes 124 et 161 a été largement débattue au sein du groupe de travail. Il en ressort qu'avant d'opérer des saignées dans le tissu urbain d'une Région densément habitée, il est urgent que la SNCB investisse moins dans le béton et se consacre plus à la régulation du trafic, opération plus sophistiquée et complexe. Pour ne citer que deux exemples : en Suisse, un RER a fonctionné pendant 40 ans sur une ou deux voies. Paris sera contourné prochainement par 350 TGV par jour sur deux voies.

La mise à quatre voies de la ligne 161 entre Watermael et Boitsfort et de la ligne 124 avant Linkebeek ne pourrait être réalisée sans traumatismes urbains et humains. Et ce, même si les méthodes de génie civil permettraient de contrecarrer les difficultés techniques e.a. sur le tronçon Watermael-Boitsfort en stabilisant les talus.

En outre, un membre a réalisé des observations de trafic, aux gares de Boitsfort et d'Uccle-Calevoet qu'il a comparées avec le trafic prévalant en 1967 à l'aide de l'indicateur des chemins de fer de cette année. Le trafic actuel à l'heure de pointe sur les tronçons bruxellois de ces lignes est moindre qu'à l'époque, alors qu'en 1967 le trafic marchandises était encore en plein essor!

Les commissaires estiment qu'il faut partir de la demande de l'utilisateur pour déterminer la nature des inves-

bepalen die de capaciteit van de sporen op die twee lijnen zouden kunnen verbeteren.

Zonder vooruit te lopen op de conclusies van de internationaal erkende deskundigen in dit verband, kan men nu al zeggen dat het niet uitgesloten is dat zij investeringen op het vlak van verkeersgeleiding zullen aanbevelen...

Deze synthese van de besprekingen in de werkgroep is geenzins exhaustief en moet gelezen worden samen met de tekst van de aanbevelingen. Er blijkt wel uit dat de commissieleden, samen met de deskundigen, dieper ingegaan zijn op de problemen, en dat de postulaten van de NMBS in vraag gesteld zijn.

De Brusselse parlementsleden willen zich niet in de plaats stellen van de technici, maar hebben willen wijzen op het belang van de Brusselse inwoners bij een duurzame mobiliteit die de leefkwaliteit in de stad kan vrijwaren en hefboom kan vormen voor de sociale en economische ontwikkeling van het Gewest.

XV. Voortzetting van de bespreking in de commissie en stemming

De commissieleden hebben het door de werkgroep opgestelde voorstel van aanbevelingen onderzocht.

Na een korte uiteenzetting van de voorzitter over de werkmethode van de werkgroep en over de structuur van de aanbevelingen zijn er kleine wijzigingen aangebracht. De heer Denis Grimberghs en mevrouw Michèle Carthé hebben nieuwe alinea's voorgesteld, respectievelijk over de eventuele kosten van het eenheidstarief en wie ze voor zijn rekening neemt en over de inrichting, zo snel mogelijk, van de omgeving van het station Brussel-Zuid.

Mevrouw Michèle Carthé wijst erop dat haar fractie op de volgende punten wenst terug te komen:

- de financiering van het GEN (nakomen van het regeerakkoord);
- de noodzakelijke bescherming van de wijken tegen de hinder die de aanleg van de infrastructuur zal meebrengen;
- verbetering van de mobiliteit binnen het Gewest.

De voorzitter stelt voor om de bespreking van het mobiliteitsvraagstuk in en rond Brussel algemeen te houden en de bijzaken van de hoofdzaken te onderscheiden. Hij wijst erop dat in de aanbevelingen eerst de meer algemene punten en daarna de meer gewestelijke punten aan bod komen. Het voorstel heeft een logische en vrij klassieke tekstopbouw.

Mevrouw Michèle Carthé had het probleem van de dochters van de NMBS willen aankaarten. De commissie vindt zich hiervoor niet bevoegd (er is een doorlichting

tissements qui permettraient d'améliorer la capacité des voies sur ces deux lignes.

Sans vouloir préjuger des conclusions de l'avis des experts internationalement reconnus sur ce point, il n'est pas exclu qu'ils recommandent des investissements en gestion de trafic ...

Cette synthèse des discussions en groupe de travail ne prétend nullement être exhaustive et doit être lue en regard du texte des recommandations. Elle reflète certainement que les commissaires, accompagnés des experts, ont approfondi leurs interrogations, en mettant en question les postulats de la SNCB.

Sans toutefois vouloir se substituer aux techniciens, les parlementaires bruxellois ont souhaité faire part de l'intérêt des habitants bruxellois pour une mobilité durable qui permette de préserver la qualité de la vie en ville et d'être un levier pour le développement socio-économique de la Région.

XV. Poursuite de la discussion en commission et vote

Les commissaires ont procédé à l'examen de la proposition de recommandations élaborée par le groupe de travail.

Après un bref exposé du président sur la méthode de travail du groupe de travail et sur la structure des recommandations, de légères modifications ont été apportées. Des alinéas supplémentaires ont notamment été proposés par M. Denis Grimberghs (sur le coût éventuel de l'intégration tarifaire et sa prise en charge) et par Mme Michèle Carthé (sur l'aménagement, dans les plus brefs délais, des alentours de la gare de Bruxelles-Midi).

Mme Michèle Carthé signale que son groupe souhaite revenir sur les points relatifs:

- au financement du RER (respect de l'accord de gouvernement);
- à la nécessité de préserver les quartiers des nuisances provoquées par la réalisation des infrastructures;
- au renforcement de la mobilité à l'intérieur de la Région.

Le président suggère de garder un aspect général au débat pour ne pas examiner la question de la mobilité dans et autour de Bruxelles par le petit bout de la lorgnette. Il signale que le mode de lecture des recommandations va du plus général vers des points plus régionaux. Il s'agit d'une architecture de texte logique et assez classique.

Mme Michèle Carthé aurait souhaité aborder le problème des filiales de la SNCB. La commission s'estime incompétente en la matière (un audit ayant été demandé à

gevraagd aan het Rekenhof en het debat heeft in de assemblee ad hoc plaatsgehad).

De volksvertegenwoordigster wenst eveneens de aandacht te vestigen op een brief van de federale minister over het tweede bijvoegsel bij het tweede beheerscontract.

Nadat de voorzitter erop gewezen heeft dat er alleen maar officiële stukken aangehaald mogen worden, vraagt hij de commissieleden om na te gaan of er geen belangrijke punten in het voorstel van aanbevelingen ontbreken.

Gelet op de lange technische besprekingen die de werkgroep over de aanpassing van lijn 124 en lijn 161 heeft gevoerd, zal ze een streepje over dit punt opstellen en, op voorstel van mevrouw Michèle Carthé, een streepje over de milieumaatregelen bestemd om de door de spoorweginfrastructuur voortgebrachte geluidshinder te doen afnemen.

Nadat deze amendementen zijn opgesteld, wordt het voorstel van aanbevelingen opnieuw onderzocht door de commissie.

*
* *

In het hoofdstuk over het GEN, wijst de heer Denis Grimberghs op een vergissing : het gaat niet om een station 'Rogier', maar om een station 'Meiser' aan de Rogierlaan.

De leden van de commissie zijn het erover eens om Rogierhalte door Meiserhalte te vervangen.

De heren Rudi Vervoort en Marc Cools stellen voor om twee leden in te voegen :

“ Akte nemend van het feit dat de federale ministerraad tijdens zijn vergadering van 11 februari 2000 in zijn nota over de problematiek van de nachtvluchten aanbeveelt om de luchthaven te verbinden met een nieuwe Brusselse multimodale terminal (Schaarbeek) en dit project op te nemen in het tienjareninvesteringsplan van de NMBS.

Akte nemend van het feit dat de federale ministerraad tijdens zijn vergadering van 12 mei 2000 de voorgaande beslissing bevestigt in het kader van het opstellen van het tienjarenplan dat de NMBS aan de regering voor 30 september 2000 zal voorleggen. ”

De heer Denis Grimberghs is bereid om akte te nemen van een document dat aan iedereen ter beschikking gesteld is. Hij heeft het document dat de ministerraad op 11 februari 2000 goedgekeurd heeft, gelezen, ook al is dit niet officieel verspreid. Het moet echter correct overgenomen worden, zoals het in de beslissing van de ministerraad staat. De leden hebben geen kennis genomen van de beslissing van 12 mei; zij kunnen daar dus geen akte van nemen.

Mevr. Geneviève Meunier herinnert eraan dat de werkgroep kennis heeft genomen van dit amendement, waar

la Cour des Comptes et le débat ayant lieu dans l'assemblée ad hoc).

La députée souhaitait également mentionner une lettre de la ministre fédérale ayant trait au deuxième avenant du deuxième contrat de gestion.

Le président, après avoir informé qu'on ne mentionnait que des documents officiels, a demandé aux commissaires de vérifier si des points substantiels manquaient dans la proposition de recommandations.

Etant donné les longs débats techniques qui ont eu lieu en groupe de travail sur les aménagements des lignes 124 et 161, le groupe de travail élaborera un tiret sur ce point, ainsi qu'un tiret sur les mesures environnementales pour atténuer le bruit dû aux infrastructures ferroviaires, suggestion de Mme Michèle Carthé.

Après rédaction des amendements, la proposition de recommandations est réexaminée en commission.

*
* *

Dans le chapitre relatif au RER, M. Denis Grimberghs fait remarquer qu'il y a une erreur: il ne s'agit pas de créer une station "Rogier", on parle ici de la station "Meiser", qui se trouve avenue Rogier.

Les commissaires s'accordent pour remplacer l'arrêt Rogier par l'arrêt Meiser.

MM. Rudi Vervoort et Marc Cools proposent d'insérer deux alinéas:

"Prenant acte que le conseil des ministres fédéraux en sa séance du 11 février 2000 dans sa note sur la problématique des vols de nuit préconise la liaison de l'aéroport vers un nouveau terminal multimodal bruxellois (Schaerbeek) et l'intégration de ce projet dans le plan d'investissement décennal de la SNCB.

Prenant acte que le conseil des ministres fédéraux en sa séance du 12 mai 2000 confirme la précédente décision dans le cadre de l'élaboration du plan décennal qui sera soumis par la SNCB au gouvernement pour le 30 septembre 2000."

M. Denis Grimberghs est prêt à prendre acte d'un document qui a été mis à la disposition de tous. Il a lu le document approuvé par le conseil des ministres du 11 février 2000, même s'il n'a pas été distribué officiellement. Il faut cependant le libeller correctement, tel qu'il figure dans la décision du Conseil des ministres. Pour la décision du 12 mai, les membres n'en ont pas pris connaissance; il leur est dès lors impossible d'en prendre acte.

Mme Geneviève Meunier rappelle que le groupe de travail a pris connaissance de cet amendement, qui pose beau-

bepaalde politieke fracties problemen mee hebben. Er is een probleem met de tekst zelf : de beslissing van 11 februari lijkt niet correct weergegeven te zijn. Indien men het amendement in de considerans overneemt, schaadt dit de doelstelling die in het kader van de HST-terminal gesteld is.

Zij kan er enkel mee instemmen dat verwezen wordt naar de beslissing van de ministerraad van 11 februari 2000, zonder vermelding van de verbinding met de luchthaven. De partijen die toen aanwezig waren hebben verschillende interpretaties, en haar partij heeft zulks nooit bevestigd.

In verband met de beslissing van 12 mei 2000 heeft zij enkel kennis van het tweede aanhangsel bij het tweede beheerscontract.

De heer Willem Draps bevestigt dat de heer Denis Grimberghs formeel gezien gelijk heeft : op geen enkel moment van onze werkzaamheden werden officiële documenten over de beslissingen van de federale ministerraad bij het dossier gevoegd. Hij neemt akte van het tegenvoorstel van mevr. Meunier.

De heer Alain Adriaens meent dat het zeer belangrijk is te bevestigen dat bepaalde Brusselse parlementsleden niet automatisch akkoord gaan met de federale beslissingen. Indien de motivering erin bestaat dat enkel akte genomen wordt, is dat nog iets anders dan een motivering die betekent dat een belangrijke beslissing gevolgd moet worden.

Mevr. Michèle Carthé onderstreept dat enkel akte genomen wordt. Het is normaal dat de federale overheid die toezicht uitoefent op de NMBS haar standpunt bekend maakt, en dat de commissie akte neemt van een federale beslissing, of zij het daar mee eens is of niet.

De heer Denis Grimberghs vindt dat men in dat geval akte kan nemen van andere beslissingen, zoals het akkoord dat de heer Hasquin ondertekend heeft op 31 maart 1999. Hij meent dat men zich niet mag laten binden door vroegere beslissingen. Hij ziet de noodzaak of het nut ervan niet in om akte te nemen van een document dat in voorkomend geval de instemming niet wegdraagt van de helft van de Brusselaars.

De heer Marc Cools stemt in met het tegenvoorstel van mevr. Meunier, met het akkoord van zijn collega, de heer Rudi Vervoort.

Mevr. Geneviève Meunier twijfelt nog en vraagt verduidelijking over wat beslist is in de ministerraad van 12 mei 2000. Waar gaat het juist om : het beheerscontract of de welbekende begeleidingsbrief ?

De heer Denis Grimberghs herinnert eraan dat men daar in de commissie niet over gesproken heeft, toen een hoorzitting georganiseerd werd met de federale minister. Hij preciseert dat het tweede aanhangsel door de ministerraad goedgekeurd is.

coup de problèmes à certains groupes politiques. Un problème se pose avec les libellés: pour la décision du 11 février, il ne semble pas que la formulation soit exacte. Si on reprend l'amendement dans le considérant, cela va à l'encontre de tout l'objectif que l'on s'est fixé dans le cadre du terminal TGV.

La seule chose qu'elle peut accepter, c'est de faire référence à la décision du Conseil des ministres du 11 février 2000, sans mentionner toutefois la liaison avec l'aéroport. Des interprétations différentes prévalent au sein des partis qui étaient présents ce jour-là, et son parti n'a jamais confirmé cela.

Quant à la décision du 12 mai 2000, elle n'a connaissance que du deuxième avenant au deuxième contrat de gestion.

M. Willem Draps affirme que M. Denis Grimberghs a formellement raison: à aucun moment de nos travaux, des pièces officielles concernant des décisions prises au Conseil fédéral des ministres n'ont été versées au dossier. Il prend acte de la contre-proposition de Mme Meunier.

M. Alain Adriaens estime qu'il est très important d'affirmer que certains parlementaires bruxellois ne sont pas forcément d'accord avec les décisions prises par l'autorité fédérale. Si la motivation est une simple prise d'acte, c'est autre chose qu'une motivation qui signifie qu'une décision importante doit être suivie.

Mme Michèle Carthé souligne qu'il s'agit d'une simple prise d'acte. Il est normal que l'autorité fédérale qui a la tutelle sur la SNCB puisse s'exprimer, et que la commission prenne acte d'une décision fédérale, qu'elle l'agrée ou pas.

M. Denis Grimberghs pense que, dans ce cas, on peut prendre acte d'autres décisions, par exemple de l'accord signé par M. Hasquin le 31 mars 1999. Il estime qu'il ne faut pas se lier à des décisions antérieures. Ici, il ne voit pas la nécessité ou l'utilité de prendre acte d'un document qui, éventuellement, ne convient qu'à moitié aux Bruxellois.

M. Marc Cools souscrit à la contre-proposition de Mme Meunier, en accord avec son collègue, M. Rudi Vervoort.

Mme Geneviève Meunier a encore un doute et demande une clarification par rapport à ce qui a été délibéré en conseil des ministres le 12 mai 2000. Que vise-t-on : le contrat de gestion, ou la fameuse lettre d'accompagnement ?

M. Denis Grimberghs rappelle qu'on n'a pas parlé de cela en commission, lorsque la ministre fédérale y a été auditionnée. Il précise que c'est le deuxième avenant qui a été approuvé par le conseil des ministres.

In het geval dat de beslissing van de ministerraad van 16 mei 2000 enkel betrekking heeft op de goedkeuring van het tweede aanhangsel, stemt mevr. Meunier in met de tekst.

Mevr. Geneviève Meunier herformuleert haar voorstel van amendement :

“ Kennis genomen hebbend van de beslissingen die de federale ministerraad genomen heeft tijdens zijn vergadering van 11 februari 2000 in verband met de problematiek van de luchthaven van Zaventem en van 12 mei 2000 tijdens welke het tweede aanhangsel van de beheersovereenkomst van de NMBS is goedgekeurd, zoals deze zijn bekendgemaakt. ”

De heer Denis Grimberghs stelt voor dat verwezen wordt naar de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad van 10 juni 2000.

De heer Rudi Vervoort stelt voor dat men tot het einde consequent blijft, als men dan toch vaag en voorzichtig wil blijven ! Zo vindt hij het beter geen precieze verwijzing op te nemen, want het akkoord van 12 mei bevat nog andere elementen die voor sommigen politiek gevoelig liggen.

Voorzitter Willem Draps meent dat het mogelijk is, om de standpunten te verzoenen, om de verwijzing iets hoger te plaatsen, waar verwezen wordt naar de uittreksels van het tweede aanhangsel.

Dit voorstel wordt aanvaard.

De heren Rudi Vervoort en Marc Cools stellen voor om de tweede considerans te vervangen door :

“Het GEN mag niet leiden tot een stadsvlucht; het nieuwe net moet worden opgevat als een instrument om ook de interne mobiliteit van de inwoners van het Gewest te verbeteren. Er moet bijzondere aandacht worden geschonken aan de verhoging van het aanbod inzake interne dienstverlening in Brussel: er moet inzonderheid gezorgd worden voor vele haltes in het Brussels Gewest en het GEN moet evenwichtig over heel het Gewest worden verspreid.

De heer Denis Grimberghs doet een ander voorstel. Hij stelt voor om de considerans te behouden, en vervolgens de tekst van het amendement toe te voegen zonder de eerste zin.

Het compromis van de heer Denis Grimberghs wordt aanvaard.

De heer Willem Draps wijst erop dat de volgende paragraaf eigenlijk een herhaling vormt.

De heer Denis Grimberghs antwoordt dat het belangrijk is dat het GEN rekening houdt met het aanbod van de MIVB ; men kan zich niet voorstellen dat het GEN iedereen naar zijn eindbestemming brengt.

Dans ce cas, si ce n'est que l'approbation du second avenant qui est visé par la décision du Conseil des ministres du 16 mai 2000, Mme Meunier accepte d'adhérer au texte

Mme Geneviève Meunier reformule sa proposition d'amendement:

"Ayant pris connaissance des décisions du Conseil des ministres fédéral en ses séances des 11 février 2000 en rapport avec la problématique de l'aéroport de Zaventem et du 12 mai 2000 approuvant le deuxième avenant au contrat de gestion de la SNCB, telles qu'elles ont été répercutées."

M. Denis Grimberghs propose qu'on y ajoute la référence à la publication au Moniteur belge du 10 juin 2000.

M. Rudi Vervoort déclare que, puisque l'on veut être prudent et vague, autant l'être jusqu'au bout ! Ainsi, il n'est pas favorable d'y mettre la référence précise, car l'accord du 12 mai comporte d'autres choses qui risquent de blesser la susceptibilité politique de certains.

Le président, Willem Draps, pour concilier les points de vue, pense qu'on peut mettre la référence un peu avant, là où on cite des extraits du deuxième avenant.

Cette proposition est acceptée.

MM. Rudi Vervoort et Marc Cools proposent de remplacer le deuxième considérant par:

"Le RER ne peut avoir pour conséquence un nouvel exode urbain; le réseau doit être conçu comme un instrument destiné aussi à améliorer la mobilité interne des habitants de la Région. Une attention toute particulière doit être apportée à l'augmentation de l'offre de service interne à Bruxelles: notamment, les arrêts en Région bruxelloise doivent être nombreux et il faut que le schéma de desserte RER soit équilibré sur l'ensemble de la Région."

M. Denis Grimberghs fait une proposition alternative. Il propose de maintenir le considérant, en ajoutant ensuite le texte de l'amendement sans la première phrase.

La proposition transactionnelle de M. Grimberghs est acceptée.

M. Willem Draps fait observer que le paragraphe suivant paraît un peu redondant.

M. Denis Grimberghs lui fait observer qu'il est important que le réseau RER tienne compte de l'offre de la STIB: on ne peut imaginer un réseau RER qui cherche à acheminer tout le monde vers son point de destination final.

Mevr. Geneviève Meunier wenst ook nog een zin in te voegen over de optimale bereikbaarheid en stelt voor in de haakjes het volgende toe te voegen : «en mogelijkheid om de fiets mee te nemen». Dit voorstel is aangenomen.

In verband met de financiering van het GEN stellen de heren Rudi Vervoort en Marc Cools voor om te preciseren dat het zowel om de investering in het GEN als om de exploitatie ervan gaat. Volgens hen moet er ook gepreciseerd worden dat men geen beroep kan doen op de samenwerkingsovereenkomst, tenzij de daarvoor uitgetrokken bedragen op significante wijze worden herzien.

De heer Rudi Vervoort legt uit dat de financiën van het Gewest, overeenkomstig het regeerakkoord, niet rechtstreeks of indirect gebruikt zullen kunnen worden voor de aanleg van het GEN, onverschillig of het gaat om de financiering van de infrastructuur, van de investering en de exploitatie, behalve wanneer die investeringen tegelijk voor het MIVB-net dienen. Dit staat duidelijk in het regeerakkoord. Voorzichtigheidshalve wordt in het amendement gepreciseerd dat er in de toekomst geen beroep op de samenwerkingsovereenkomst kan worden gedaan, tenzij de daarvoor uitgetrokken bedragen op significante wijze worden herzien.

De heer Alain Adriaens begrijpt de redenen voor dit amendement, maar vraagt zich af of dat wel samenhangt met wat elders wordt gezegd, want met het GEN-net dient om alle openbare vervoersnetten, ook het MIVB-net, te verbeteren. Als men ervan uitgaat dat de bediening van Brussel en de intermodaliteit in de omgeving van de stations via de begeleidende maatregelen moet worden verbeterd, zullen er gevolgen zijn voor de MIVB-investering en dus voor de Brusselse financiën.

De heer Marc Cools is van oordeel dat de begeleidende maatregelen niet tot de intermodaliteit beperkt hoeven te blijven. De MIVB-investeringen en de inrichting van de ruimte voor de stations zouden aan het Gewest overgelaten kunnen worden. De financiering van de investeringen in het GEN en van de exploitatie ervan kan niet voor rekening van het Gewest komen, tenzij de samenwerkingsovereenkomst wordt herzien.

De heer Denis Grimberghs is geneigd om de evaluatie van de Brusselse bijdrage niet te doen vervallen. Hij wil na het amendement de evaluatie toevoegen. De Brusselaars zullen het meest uitgeven voor de aanleg van het GEN. Zij hebben er dan ook alle belang bij om dat bij onderhandelingen te benadrukken. Het geamendeerde voorstel wordt aangenomen.

Op verzoek van mevrouw Meunier verantwoordt de heer Willem Draps de toevoeging van een zin over het doorgaand verkeer met het argument dat dat verkeer niet meer langs de gemeentelijke wegen zal moeten rijden wanneer het GEN tot stand zal zijn gebracht. De heer Grimberghs is het daar niet mee eens. Sommige gemeenten hebben nu al initiatieven genomen om dat verkeer te beperken. De commissie beslist om deze zin te doen vervallen.

Mme Geneviève Meunier souhaite également introduire une phrase à propos de l'accessibilité optimale, elle propose d'ajouter dans la parenthèse "...permettant aussi le chargement de vélos". La proposition est adoptée.

Quant au financement du RER, MM. Rudi Vervoort et Marc Cools proposent de préciser qu'il s'agit à la fois de l'investissement et de l'exploitation du RER. Selon eux, il faut également préciser qu'on ne peut faire appel à l'accord de coopération, sauf révision significative des montants affectés à celui-ci.

M. Rudi Vervoort explique que, conformément à l'accord de gouvernement, les finances de la Région ne pourront être mises à contribution, directement ou indirectement, pour la création du RER, que ce soit pour le financement de l'infrastructure, de l'investissement et de l'exploitation, sauf quand ces investissements sont consentis concomitamment sur le réseau de la STIB. C'est ce qui figure clairement à l'accord de gouvernement. Par prudence, l'amendement précise qu'il ne peut être fait appel, dans l'avenir, à l'accord de coopération, sauf révision significative des montants affectés à celui-ci.

M. Alain Adriaens comprend bien les motivations de l'amendement, mais il se demande si cela est cohérent avec ce que l'on dit par ailleurs, car il est prévu que le réseau RER vise l'amélioration de tous les réseaux de transports en commun, y compris celui de la STIB. Donc, si on considère que dans les mesures d'accompagnement, il faut améliorer la desserte bruxelloise et l'intermodalité à proximité des gares, il y aura des conséquences sur l'investissement STIB, et donc sur les finances bruxelloises.

M. Marc Cools estime que rien ne dit que les mesures d'accompagnement se limitent à l'intermodalité. On peut imaginer que les investissements STIB et l'aménagement de l'espace devant les gares soit laissé à la Région. Le financement des investissements et de l'exploitation RER, sauf à revoir l'accord de coopération ne peut être assuré par une intervention financière régionale.

M. Denis Grimberghs aurait tendance à ne pas supprimer l'évaluation de la contribution bruxelloise. Il souhaiterait rajouter après l'amendement l'évaluation. Les Bruxellois sont ceux qui vont dépenser le plus dans la réalisation du RER: c'est pourquoi, ils ont intérêt à le souligner lors des négociations. La proposition, telle qu'amendée, est acceptée.

A la demande de Mme Meunier, M. Willem Draps justifie l'ajout d'une phrase relative au trafic de transit par le fait que ce trafic ne devra plus passer par les voiries communales lorsque le RER sera en place. M. Grimberghs ne partage pas ce point de vue. Dès maintenant, certaines communes ont pris des initiatives pour limiter ce trafic. La commission décide de supprimer cette phrase.

In verband met de overstapparkerplaatsen wijst de heer Draps erop dat er volgens de tekst reeds overstapparkerplaatsen in het Gewest gepland zijn.

De heer Marc Cools is dezelfde mening toegedaan : het GewOP en het GBP voorzien immers in overstapparkerplaatsen.

Gelet op de geringe oppervlakte van het Gewest is het volgens de heer Jean-Pierre Cornelissen onmogelijk om er zeer grote parkeerplaatsen aan te leggen, maar zou bestaande infrastructuur, zoals de Heizel, beter benut kunnen worden.

Mevrouw Geneviève Meunier pleit er namens haar fractie voor om het aantal rijstroken voor bussen en het aantal vrije banen voor de trams te verhogen. Ze stelt voor om aan de alinea over het verminderen van het aantal parkeerplaatsen de volgende zin toe te voegen : “Dit moet in het bijzonder de mogelijkheid bieden te zorgen voor meer stroken voor de bussen of voor eigen banen voor de trams, ten einde een zekere reïssnelheid te waarborgen alsook voldoende regelmaat.”

Het amendement wordt aangenomen.

De heer Yaron Pesztat stelt voor om te verwijzen naar één maximumnorm voor het aanleggen van parkeerplaatsen in plaats van naar de maximumnorm, die niet bestaat. De commissie beslist om te verwijzen naar “vast te stellen maximumnormen”.

De heer Rudi Vervoort vraagt dat het voorstel van aanbevelingen aangevuld wordt met een verwijzing naar noodzakelijk overleg met de gemeenten en de omwonenden om de hinder voortgebracht door de geplande nieuwe infrastructuur te doen afnemen. Daartoe dient hij met de heer Cools een amendement in, luidend :

“De Brusselse Hoofdstedelijke Raad vraagt aan de regering dat:

- er rekening wordt gehouden met het advies van de gemeenten en de buurtbewoners in de verschillende infrastructuurprojecten. Het overleg met de gemeenten en de buurtbewoners over de aanleg van nieuwe infrastructuur en de aanpassing van de bestaande infrastructuur moet gewaarborgd worden;
- erop toe te zien dat de hinder en de schade die rechtstreeks of onrechtstreeks zou worden veroorzaakt door de werken die nodig zijn voor de aanleg van het net zoveel mogelijk beperkt blijven. De vermindering van de hinder voor de buurtbewoners moet een prioritair punt zijn zowel bij het ontwerpen van de projecten als bij de opstelling van de bestekken voor de mogelijke werken;
- de maatregelen om de buurtbewoners te beschermen tegen de hinder als gevolg van de werken en de ont-

En ce qui concerne les parkings de dissuasion, M. Draps signale que le texte signifie que certains parkings de dissuasion ont déjà été planifiés dans la Région.

M. Marc Cools abonde dans le même sens : le PRD et le PRAS prévoient en effet des parkings de dissuasion.

Pour M. Jean-Pierre Cornelissen, eu égard à l'exiguïté du territoire de la Région, il est impossible d'y implanter d'énormes parkings mais des infrastructures comme celles du Heysel pourraient être mieux utilisées.

Mme Geneviève Meunier plaide au nom de son groupe pour la multiplication des bandes bus et des sites propres pour les trams. Elle propose d'ajouter à l'alinéa relatif à la réduction du nombre de places de stationnement la phrase suivante : "celle-ci doit permettre en particulier la multiplication de bandes bus ou de sites propres pour les trams pour y assurer une vitesse commerciale et une régularité suffisante».

L'amendement est accepté.

M. Yaron Pesztat propose de faire référence à une norme maximale concernant la construction de parkings en lieu et place de la norme maximale qui est inexistante. La commission décide de faire référence à "des normes maximales à fixer".

M. Rudi Vervoort demande de compléter la proposition de recommandations par une référence à la nécessité d'une concertation avec les communes et les riverains afin de réduire les nuisances résultant des nouvelles infrastructures en projet. Il dépose avec M. Cools un amendement en ce sens libellé comme suit:

"Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale demande au gouvernement:

- de s'assurer que la prise en compte des populations riveraines soit intégrée dans les différents projets d'infrastructure. La concertation avec les communes et les riverains en rapport avec la construction d'infrastructures nouvelles et l'adaptation des infrastructures existantes doit être assurée.
- de veiller à ce que les nuisances et dommages qui seraient générés directement ou indirectement par les chantiers requis pour la réalisation du réseau soient limités au maximum. La réduction des nuisances causées aux riverains doit être un élément prioritaire tant dans la conception des projets que dans l'établissement des cahiers de charges relatifs aux éventuels travaux.
- que les mesures visant à protéger les riverains des nuisances encourues par les chantiers ou le développe-

wikkeling van het spoorwegverkeer strikt worden toegepast. De leefbaarheid van de betrokken wijken moet worden gewaarborgd: tegen elke hinder, rechtstreekse of onrechtstreekse, moeten maatregelen worden getroffen die aangepast zijn aan het weefsel van elke wijk;

De commissieleden voegen eraan toe dat rekening is gehouden met het advies van de gemeenten.

De heer Yaron Pesztat vraagt of in dit amendement het overleg tussen de gemeenten en de federale Staat bedoeld wordt.

De heer Marc Cools herinnert eraan dat de wet in overleg voorziet, maar dat er ook nog overleg moet plaatshebben tussen de indieners van de ontwerpen enerzijds en de gemeenten en de omwonenden anderzijds. Voor het ogenblik ontbreekt dit overleg. Dit is geen gezonde situatie. De NMBS onderzoekt bepaalde investeringen zonder overleg met de gemeenten (bijvoorbeeld een nieuwe GEN-halte in Diesdelle).

De heer Yaron Pesztat is het eens met deze doelstelling, maar vreest de nadelige gevolgen van het overleg (bijv. een gemeente die bevoorrechte contacten met de NMBS zou hebben). Hij wenst dat het Gewest toeziet op de coherentie van dit overleg.

De commissie beslist bijgevolg om de woorden “onder toezicht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat moet waken over de samenhang van de projecten” toe te voegen.

De heer Denis Grimberghs stelt voor om eveneens te verwijzen naar de bij wet bepaalde overlegprocedures.

De heer Marc Cools vindt dat nutteloos. De wettelijke procedures moeten in ieder geval nageleefd worden. Als dat niet het geval is, zullen er beroepen ingediend worden.

De voorzitter stelt voor om het amendement over het overleg met de gemeenten en de omwonenden na de consideransen in te voegen. De commissie stemt met dit voorstel in.

Stemming

Het voorstel van aanbevelingen wordt met eenparigheid van de twaalf aanwezige leden aangenomen.

Aan de rapporteur wordt vertrouwen geschonken voor het opstellen van dit verslag.

De Rapporteur,

Mahfoudh ROMDHANI

De voorzitter,

Willem DRAPS

ment du trafic ferroviaire soient de stricte application. La revitalisation des quartiers concernés doit être garantie: toute nuisance, directe ou indirecte, doit faire l'objet de compensations adaptées au tissu de chaque quartier".

Les commissaires rajoutent la prise en compte de l'avis des communes.

M. Yaron Pesztat se demande si la concertation entre les communes et l'Etat fédéral est visée dans cet amendement.

M. Marc Cools rappelle que des concertations légales existent mais d'autres concertations doivent avoir lieu entre les auteurs des projets d'une part, les communes et les riverains d'autre part. A l'heure actuelle, cette concertation est inexistante. La situation actuelle est malsaine. Certains investissements sont étudiés par la SNCB sans concertation avec les communes (ex. nouvel arrêt RER du Vivier d'Oie).

M. Yaron Pesztat souscrit à cet objectif mais craint les effets pervers de la concertation (ex. une commune qui aurait des contacts privilégiés avec la SNCB). Il souhaite que la Région assure la cohérence de cette concertation.

La commission décide dès lors d'ajouter les termes (sous l'égide de la Région veillant à assurer la cohérence des projets).

M. Denis Grimberghs propose de faire également référence aux procédures légales de concertation.

M. Marc Cools l'estime inutile. Les procédures légales doivent en toute hypothèse être respectées. Si tel n'est pas le cas, des recours seront introduits.

Le président propose d'insérer cet amendement relatif à la concertation avec les communes et les riverains à la suite des considérants. La commission marque son accord sur cette proposition.

Vote

La proposition de recommandations est adoptée à l'unanimité des douze membres présents.

Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.

Rapporteur,

Mahfoudh ROMDHANI

Président,

Willem DRAPS

XVI. Tekst aangenomen door de Commissie

Aanbevelingen betreffende de mobiliteit in en rond Brussel

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad:

- kennis genomen hebbend van het verslag van de NMBS van december 1999, dat als titel heeft "Task Force-Mobiliteit in en rond Brussel" en van het advies van de gewestregering van 18 februari 2000 hierover;
- bevestigend dat het overleg met de meeste gewestelijke en lokale actoren van essentieel belang is om een mobiliteitsbeleid in Brussel dat inspeelt op de wensen van de gebruikers en de inwoners van het Gewest, te doen slagen;
- overwegend dat het tienjareninvesteringsplan van de NMBS voor de periode 2001-2010 op dit ogenblik bij de NMBS wordt besproken en aan de interministeriële conferentie voor mobiliteit, infrastructuur en telecommunicatie zal worden voorgelegd, en tegen eind september 2000 aan de federale overheid zou moeten worden voorgelegd;
- gehoord hebbend, in de gewestelijke commissie voor infrastructuur, de vertegenwoordigers van de voornaamste federale, gewestelijke en lokale actoren die rechtstreeks betrokken zijn bij de projecten waarvan sprake in het verslag van de Task Force van de NMBS, de top van de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen alsmede de gewestelijke adviescommissie voor de studie en de verbetering van het openbaar vervoer;

betreurend:

- dat het verslag van de Task Force van de NMBS geen cijfergegevens bevat over de kosten van de voorgestelde investeringsprojecten, hoewel een eerste raming daarvan beschikbaar was bij de NMBS;

overwegende:

- dat het hoofdzakelijk uit pendelaars bestaande autoverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in zijn hinterland in een straal van dertig kilometer steeds meer vastloopt met als gevolg dat de kosten voor de maatschappij veroorzaakt door de files veel hoger zijn dan de middelen die in hetzelfde gebied besteed worden aan het openbaar vervoer;
- dat het rapport van de OESO – Onderzoek van de milieuprestaties voor België – de volgende gegevens bevat. In België behoren de cijfers voor het verkeer per inwoner en per eenheid van het BBP tot de hoogste van

XVI. Texte adopté par la commission

Recommandations concernant la mobilité dans et autour de Bruxelles

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale :

- ayant pris connaissance du rapport de la SNCB intitulé "Task Force Mobilité dans et autour de Bruxelles" de décembre 1999 et de l'avis du gouvernement régional du 18 février 2000 sur celui-ci;
- affirmant que la concertation de la majorité des acteurs régionaux et locaux est essentielle, en vue d'une réussite d'une politique de mobilité à Bruxelles qui réponde à la demande des usagers et des habitants de la Région;
- considérant que le plan décennal d'investissements de la SNCB pour la période 2001-2010 est en discussion au sein de la SNCB, sera soumis à la Conférence interministérielle de la mobilité, de l'infrastructure et des télécommunications et devrait être présenté aux autorités fédérales vers la fin septembre 2000;
- ayant entendu en commission de l'infrastructure les représentants des principaux acteurs fédéraux, régionaux et locaux directement concernés par les projets contenus dans le rapport de la Task Force de la SNCB, les responsables des diverses sociétés de transport public, ainsi que la Commission régionale consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics;

regrettant:

- que le rapport de la Task Force de la SNCB ne comporte aucune indication chiffrée quant au coût des projets d'investissements qu'il contient alors qu'une première estimation de ces données était disponible à la SNCB;

considérant:

- que la Région de Bruxelles-Capitale et son hinterland dans un rayon de trente kilomètres sont de plus en plus engorgés par un trafic automobile largement constitué de navetteurs à tel point que le coût pour la collectivité de ces embouteillages est de loin supérieur aux moyens consacrés dans la même zone aux transports publics de voyageurs;
- que le rapport de l'OCDE – "Examen des performances environnementales pour la Belgique" - note que: "En Belgique, les chiffres du trafic par habitant et par unité de PIB sont parmi les plus élevés de l'OCDE. Depuis

- de OESO. Sinds 1980 is het wegniet het dichtste van de landen van de OESO. Het aandeel van de transportsector in de luchtverontreiniging is zeer groot: Nox (54,4%), stofdeeltjes (30,1%), CO (57,6%), SOx (7,2%) en vluchtige organische verbindingen (43,9%). Lokaal worden die verhoudingen nog hoger. In Brussel bijvoorbeeld is de transportsector verantwoordelijk voor 77,0% van de NOx-emissies en 27% van de SOx-emissies;
- dat de verwachte toename van het personen- en goederenvervoer een sterke bedreiging vormt voor de uitvoering van de doelstellingen van het protocol van Kyoto, dat België aanmaakt de uitstoot van zijn broeikasgassen met 7,5% te verminderen in 2008-2012, in vergelijking met 1990;
 - dat op grond van een bezettingscoëfficiënt van 50%, het energieverbruik per reiziger-kilometer van de bussen en de regionale spoordiensten ongeveer vijf maal lager is dan dat van het aantal privé-wagens dat daarmee overeenstemt;
 - dat de federale Raad voor duurzame ontwikkeling, die de vertegenwoordigers van de werkgevers, de vakbonden, de consumenten, de NGO's, de milieuverenigingen, de elektriciteitsproducenten en de wetenschappers groepeerd, erop aandringt dat er zware investeringen gedaan zouden worden in het spoorwegvervoer en binnenscheepvaart opdat men over degelijke alternatieven zou beschikken voor het wegvervoer en het luchtvervoer, en daarbij te zorgen voor specifieke maatregelen voor gezinnen met de laagste inkomens;
 - dat de energiebelasting herzien moet worden om het rationeel energiegebruik aan te moedigen en de vraag naar mobiliteit te beheersen voor alle vervoermodi, in het bijzonder het wegvervoer en het luchtverkeer (advies van de federale raad voor duurzame ontwikkeling van oktober 1999 over de energiebelasting);
 - dat alternatieve vervoermodi, zoals het fietsen of het lopen, niet alleen voordelen bieden op het vlak van het leefmilieu omdat hierdoor de vervuiling maar ook de kosten verminderen.
 - dat een betere bediening van het Gewest door het openbaar vervoer de aantrekkelijkheid van de stad voor de inwoners, de bedrijven en de handelszaken zal verhogen. Deze doelstelling moet nagestreefd worden ongeacht de andere initiatieven die met name in het kader van het GewOP genomen worden ten gunste van de leefbaarheid van de stad, de werkgelegenheid, de huisvesting en de kwaliteit van de openbare ruimte;
 - dat de NMBS in Brussel en in de rand over een uitgebreide spoorinfrastructuur beschikt die extra spoorver-
- 1980, (...) La densité du réseau routier est la plus élevée des pays de l'OCDE (...). La contribution du secteur des transports aux émissions atmosphériques est très importante: NOx (54,4%), particules (30,1%), CO (57,6%), SOx (7,2%) et COV (43,9%). A l'échelon local, ces proportions deviennent encore plus élevées. A Bruxelles, par exemple, 77,0% des émissions de NOx et 27% des émissions de SOx proviennent du secteur des transports";
- que la croissance attendue du transport de personnes et de marchandises constitue une menace importante pour la réalisation des objectifs du protocole de Kyoto, qui enjoint à la Belgique de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 7,5% en 2008-2012 par rapport à 1990;
 - qu'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 au nombre correspondant de voitures privées;
 - que le Conseil fédéral du développement durable, qui regroupe les représentants des employeurs, des syndicats, des consommateurs, des associations de défense de l'environnement, des producteurs d'électricité et du monde scientifique, insiste pour que des efforts importants soient réalisés en matière d'investissements dans le transport par rail et par voie fluviale, de sorte que l'on puisse disposer d'alternatives valables au transport routier et aérien, en prévoyant des mesures spécifiques pour les familles aux revenus les plus bas;
 - que la fiscalité énergétique doit être revue pour inciter à prêter une grande attention à l'utilisation rationnelle de l'énergie et à une maîtrise de la demande de mobilité pour tous les moyens de transport, en particulier le transport routier et le trafic aérien (avis du Conseil fédéral du développement durable d'octobre 1999 sur la fiscalité énergétique);
 - que les modes de transport alternatifs, tels le vélo et la marche à pied, offrent non seulement des avantages sur le plan environnemental dus à une diminution des différentes sources de pollution, mais également au niveau des coûts;
 - qu'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 notamment 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;
 - que la SNCB dispose à Bruxelles et dans sa périphérie d'une infrastructure ferrée importante susceptible d'ac-

keer kan verwerken, met name op de lijnen van de oostelijke ring (26) en de westelijke ring (28), zonder enorme investeringen te moeten doen;

- dat de tweede beheersovereenkomst tussen de Staat en de NMBS, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 25 september 1997 en geamendeerd bij koninklijk besluit houdende goedkeuring van het tweede aanhangsel bij het tweede beheerscontract van de NMBS (*Belgisch Staatsblad* van 10 juni 2000), preciseert dat

“de NMBS ervoor zorgt dat de activiteiten die niet tot de opdrachten inzake openbare dienstverlening behoren, geen hinder zijn voor de goede uitvoering van de opdrachten inzake openbare dienstverlening zoals vastgesteld in deze beheersovereenkomst” (artikel 4);

“de NMBS zal zorgen voor de uitvoering van het gedeelte dat aan haar opgedragen is van het “onmiddellijke” actieplan dat beschreven is in het document betreffende de ontwerpstudie voor het GEN en de initiële fase van het GEN van 28 juni 1994.

Dit plan bevat hoofdzakelijk:

- een reeks acties op korte termijn betreffende het imago, de communicatie en de informatie;
- lichte investeringen die inzonderheid betrekking hebben op de opvang van de reizigers in de stations en de haltes

(...) de NMBS in het bijzonder zal toezien op de wijze waarop haar gronden in de omtrek van de GEN-stations bouwrijp worden gemaakt, ermee rekening houdende dat er vastgoedprojecten ontwikkeld moeten worden die het gebruik van het toekomstige GEN kunnen bevorderen” (artikel 19).

“De NMBS stelt uiterlijk tegen 31 december 2000 het technische gedeelte van een bijzonder bestek voor de aankoop van rollend materieel voor het toekomstige GEN op. Dat bestek wordt opgesteld op basis van de aanwijzingen in de SOFRETU-studie over de eindfase van het GEN d.d. 31 januari 1995, rekening houdende met de ontwikkelingen die zich sedertdien hebben voorgedaan.

Er moet bijzondere aandacht worden geschonken aan:

- de toegankelijkheid voor de personen met beperkte mobiliteit;
- de toegankelijkheid voor de reizigers per fiets;
- het comfort van de reizigers;
- de visuele en auditieve informatie”. (artikel 19ter).

cueillir des convois supplémentaires notamment sur les lignes de ceinture Est (26) et Ouest (28), sans devoir y consentir d'énormes investissements;

- que le deuxième contrat de gestion entre l'Etat et la SNCB, approuvé par arrêté royal du 25 septembre 1997 et amendé par un arrêté royal portant approbation du deuxième avenant au deuxième contrat de gestion de la SNCB (*Moniteur belge* du 10 juin 2000), précise que

“la SNCB veille à ce que les activités qui ne relèvent pas des missions de service public, ne portent pas préjudice à la bonne exécution des prestations de missions de service public telles que définies dans le présent contrat de gestion” (article 4);

“la SNCB mettra en œuvre la partie qui lui revient du plan d'actions immédiates, décrit dans le document “Etude de conception du RER – phase initiale du RER” du 28 juin 1994.

Ce plan comporte principalement:

- une série d'actions à court terme relatives à l'image, la communication et l'information;
- des investissements légers portant notamment sur l'accueil des usagers aux gares et points d'arrêt.

(...) la SNCB sera particulièrement attentive à la manière de viabiliser ses terrains situés aux abords des gares RER en tenant compte de la nécessité d'y implanter des projets immobiliers susceptibles de renforcer l'usage du futur RER” (article 19).

“Pour le 31 décembre 2000 au plus tard, la SNCB rédigera la partie technique d'un cahier spécial des charges pour l'acquisition du futur matériel roulant RER. Ce cahier des charges sera établi sur base des indications reprises dans l'étude “RER – SOFRETU – phase finale” du 31 janvier 1995, en tenant compte des éléments intervenus depuis lors.

Une attention toute particulière sera apportée:

- à l'accessibilité des voitures aux personnes à mobilité réduite;
- à l'accessibilité des voitures aux voyageurs accompagnés d'un vélo;
- au confort des voyageurs;
- à l'information visuelle et auditive”. (article 19ter).

- kennis genomen hebbend van de beslissingen die de federale ministerraad genomen heeft tijdens zijn vergadering van 11 februari 2000 in verband met de problematiek van de luchthaven van Zaventem en van 12 mei 2000 tijdens welke het tweede aanhangsel van de beheersovereenkomst van de NMBS is goedgekeurd, zoals deze zijn bekendgemaakt;

vraagt aan de regering dat:

- er rekening wordt gehouden met het advies van de gemeenten en de buurtbewoners in de verschillende infrastructuurprojecten. Het overleg met de gemeenten en de buurtbewoners over de aanleg van nieuwe infrastructuur en de aanpassing van de bestaande infrastructuur moet geschieden onder toezicht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat de samenhang van de projecten moet garanderen;
- erop toezien dat de hinder en de schade die rechtsreeks of onrechtstreeks zou worden veroorzaakt door de werken die nodig zijn voor de aanleg van het net zoveel mogelijk beperkt blijven. De vermindering van de hinder voor de buurtbewoners moet een prioritair punt zijn zowel bij het ontwerpen van de projecten als bij de opstelling van de bestekken voor de eventuele werken;
- de maatregelen om de buurtbewoners te beschermen tegen de hinder als gevolg van de werken en de ontwikkeling van het spoorwegverkeer strikt worden toegepast. De leefbaarheid van de betrokken wijken moet worden gewaarborgd: tegen elke hinder, rechtstreekse of onrechtstreekse, moeten maatregelen worden getroffen die aangepast zijn aan het weefsel van elke wijk.

A. Het Brussels Gewestelijk Expresnet

- *Noodzaak om het Brussels Gewestelijk Expresnet geleidelijk tot stand te brengen (GEN)*

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad vindt dat:

- de kwestie van de mobiliteit in en rond Brussel niet kan worden gereduceerd tot de technische en financiële haalbaarheid van de grote infrastructuurprojecten;
- het GEN moet tegemoetkomen aan de wens van de reiziger om over een natuurlijke aanvulling op het bestaande openbaar vervoer te beschikken, maar de stadsvlucht niet mag bevorderen. Het nieuwe net moet worden opgevat als een instrument om ook de interne mobiliteit van de inwoners van het Gewest te verbeteren. Er moet bijzondere aandacht worden geschonken aan de verhoging van het aanbod inzake interne dienstverlening in Brussel: er moet inzonderheid gezorgd worden voor vele haltes in het Brussels Gewest en het GEN moet evenwichtig over heel het Gewest worden verspreid;

- ayant pris connaissance des décisions du Conseil des ministres fédéral en ses séances du 11 février 2000 en rapport avec la problématique de l'aéroport de Zaventem et du 12 mai 2000 approuvant le deuxième avenant au contrat de gestion de la SNCB, telles qu'elles ont été répercutées;

demande au gouvernement:

- que l'avis des communes et des populations riveraines soit pris en compte dans les différents projets d'infrastructure. La concertation avec les communes et les riverains en rapport avec la construction d'infrastructures nouvelles et l'adaptation des infrastructures existantes doit être assurée sous l'égide de la Région de Bruxelles-Capitale qui garantira la cohérence des projets;
- de veiller à ce que les nuisances et dommages qui seraient générés directement ou indirectement par les chantiers requis pour la réalisation du réseau soient limités au maximum. La réduction des nuisances subies par les riverains doit être un élément prioritaire tant dans la conception des projets que dans l'établissement des cahiers de charges relatifs aux éventuels travaux;
- que les mesures visant à protéger les riverains des nuisances dues aux chantiers et au développement du trafic ferroviaire soient de stricte application. La revitalisation des quartiers concernés doit être garantie: toute nuisance, directe ou indirecte, doit faire l'objet de mesures adaptées au tissu de chaque quartier.

A. Le Réseau express régional bruxellois

- *Nécessité d'assurer la mise en place progressive du Réseau express régional bruxellois (RER)*

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale considère que :

- la question de la mobilité dans et autour de Bruxelles ne peut se résumer aux seuls aspects de la faisabilité technique et financière des grands projets d'infrastructures;
- le RER doit répondre à la demande du client de disposer d'un complément naturel aux réseaux de transport public existants tout en veillant à ce qu'il ne constitue pas un encouragement à l'exode urbain. Le nouveau réseau doit être conçu comme un instrument destiné aussi à améliorer la mobilité interne des habitants de la Région. Une attention toute particulière doit être apportée à l'augmentation de l'offre de service interne à Bruxelles: notamment, les arrêts en Région bruxelloise doivent être nombreux et il faut que le schéma de desserte RER soit équilibré sur l'ensemble de la Région;

- het GEN samen met het MIVB-net een geïntegreerde en intermodale benadering van het vervoer moet vormen ten behoeve van de 2,4 miljoen inwoners die in het hinterland van het Brussels Gewest bediend worden;

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad stelt vast dat:

- als het beleid niet verandert, tegen 2010 het wegverkeer in en rond Brussel volgens verschillende studies volledig vast zal zitten;
- het GEN de eerste prioriteit van het beleid inzake mobiliteit in en rond Brussel moet zijn, en efficiënt moet aansluiten bij de andere middelen van openbaar en/of privévervoer;
- in de metropolen waar dit voorstadsnet ontwikkeld werd en efficiënt aansluit op de andere openbare en individuele vervoerswijzen, het een aantrekkelijk alternatief is voor het veralgemeende gebruik van de wagen;

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad vraagt de regering om:

- ervoor te zorgen dat er vóór eind 2000 een publiekrechtelijke structuur, hieronder "vervoersgemeenschap" genoemd, wordt opgericht met het oog op de coördinatie tussen de openbare vervoermaatschappijen die momenteel in het bediende gebied actief zijn (MIVB, NMBS, De Lijn en TEC). Deze instelling zal toezien op een optimale dienstverlening aan de reizigers, zoals omschreven in het Groenboek van de Europese Commissie van juli 1996, op het financiële evenwicht en op de verdeling van de ontvangsten van het GEN in wording over alle betrokken vervoermaatschappijen.

De aldus opgerichte coördinatiestructuur die als samenwerkingsverband voor het vervoer moet fungeren, zal zo snel mogelijk een geïntegreerd concept uitwerken voor het imago, de dienstverlening en de tarifiering voor het hele gebied dat door het GEN bediend moet worden.

Daartoe moet de infrastructuur voor de overstap op andere vervoermodi worden aangelegd (multimodale terminals bijvoorbeeld HST, GEN, metro, bus, taxi's, stallingen voor fietsen en tweewielers, overstapparkplaatsen, ...). Naast deze terminals die de overstap op ander vervoermodi bevorderen, dienen een tariefintegratie en gecombineerde biljetten te worden ingevoerd en een efficiënt informatiesysteem te worden uitgewerkt.

Bovendien zullen de toezichthoudende overheden zo snel mogelijk, in samenwerking met de op te richten vervoergemeenschap, een financieel plan op korte, middellange en lange termijn voor de exploitatie van het GEN opstellen, samenwerkingsovereenkomsten sluiten, zor-

- le RER, conjointement avec le réseau de la STIB, doit constituer une approche intégrée et intermodale des transports pour les 2,4 millions de d'habitants desservis dans son hinterland.

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale constate que:

- différentes études prévoient, à politique inchangée, la congestion complète du réseau routier dans et autour de Bruxelles pour 2010;
- le RER doit être la toute première priorité de la politique de mobilité dans et autour de Bruxelles et être intégré de manière efficace aux autres modes de transport public et/ou aux modes de transport individuels;
- dans les métropoles où ce réseau de transport suburbain a été développé et intégré de manière efficace aux autres modes de transport publics et individuels, il constitue une alternative attractive à l'utilisation généralisée de l'automobile.

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale demande au gouvernement:

- de veiller à la mise sur pied avant fin 2000 d'une structure de droit public, dénommée ci-dessous "communauté de transports", assurant la coordination des sociétés de transports publics qui opèrent actuellement dans la zone desservie (STIB, SNCB, De Lijn et TEC). Cet organisme veillera à assurer un service optimal aux usagers tel que défini dans le Livre vert de la Commission européenne de juillet 1996 en assurant l'équilibre financier et la répartition des recettes du RER en devenir pour l'ensemble des sociétés concernées.

La structure de coordination ainsi créée et appelée à jouer le rôle de communauté de transports élaborera dans les meilleurs délais un concept intégré en termes d'image, de service et de tarification dans l'ensemble de la zone appelée à être desservie.

Il convient pour ce faire de construire les infrastructures d'interconnexion (terminaux multimodaux – par exemple, TGV, RER, métro, bus, taxis, parcs pour vélos et deux roues, parkings de dissuasion, ...). Outre ces terminaux favorisant les changements de modes de transport, il convient d'établir une communauté tarifaire et une billettique combinée et de mettre au point un système d'information efficace.

En outre, les autorités de tutelle élaboreront dans les meilleurs délais en collaboration avec la communauté de transports un plan financier à court, moyen et long termes de l'exploitation du RER ainsi que les accords de coopération, la coordination des contrats de gestion et

gen voor de coördinatie van de beheersoverkomsten en de beginselen vaststellen voor de verdeling van de exploitatieverliezen. In de naaste toekomst zal de vervoergemeenschap de exploitatie van lijn 26 zoveel mogelijk verbeteren en een of twee extra proeflijnen exploiteren die eveneens het westen van Brussel bedienen. In dat verband is het nodig te zorgen voor een intermodale vervoerpool op de site van het Weststation;

- alles in het werk te stellen opdat het toekomstige GEN hoofdzakelijk tot stand komt door een betere exploitatie van de spoorlijnen die in Brussel samenkomen en, in de tweede plaats, door het aanleggen van snelle bovengrondse lijnen op de plaatsen waar er geen spoorweglijnen zijn.

De basisfrequentie van dit nieuwe vervoersnet komt erop neer dat:

- vier treinen per uur in alle stations van het GEN tijdens de spitsuren rijden en alleszins met een minimumfrequentie van drie treinen per uur buiten die uren;
- tenminste de huidige frequentie in de stations waar thans meer dan vier treinen per uur passeren, behouden wordt;
- de toekomstige haltes van het GEN in het Brussels Gewest vastgesteld worden op grond van de potentiële vraag en niet op grond van theoretische vervoerschema's die zouden voortvloeien uit op artificiële wijze gevestigde grote infrastructuurprojecten.

Bij de bepaling van het aantal GEN-haltes en van de ligging ervan wordt met de volgende criteria rekening gehouden:

- de bevolkingsdichtheid van het bediende gebied;
- werkgelegenheidspolen;
- instellingen van openbaar nut;
- intermodaliteit met andere gemechaniseerde vervoermodi;
- het ontbreken van andere vormen van openbaar vervoer;
- vooruit te lopen op de totstandkoming van het samenwerkingsverband voor het vervoer door nu al de aanzet te geven tot studies om na te gaan of de volgende voorgestelde haltes voldoen aan de voormelde vijf criteria:
 - onder de bestaande haltes: Merode, Delta en Meiser;
 - onder de haltes opgenomen in de verschillende gewestelijke plannen (GewOP, Irisplan, GBP): Ganshoren, Wereldtentoonstellingslaan (Jette), Jules

les principes de la répartition des pertes d'exploitation. Dans l'immédiat, la communauté de transports veillera à assurer l'exploitation optimisée de la ligne 26 et d'une ou de deux lignes-pilotes supplémentaires desservant également l'Ouest de Bruxelles. A cet égard, le développement d'un pôle de transport intermodal sur le site de la gare de l'Ouest doit être réalisé;

- de tout mettre en œuvre pour que le futur RER soit principalement réalisé par un renforcement de l'exploitation des lignes ferroviaires convergeant vers Bruxelles et subsidiairement par la mise en place de lignes de surface rapides là où les lignes de chemin de fer n'existent pas.

La fréquence de base de la desserte de ce nouveau réseau de transport comprendra:

- quatre trains par heure dans toutes les gares du réseau RER pendant les heures de pointe et une fréquence minimale de trois trains par heure en dehors de celles-ci;
- le maintien, au minimum, de la fréquence actuelle pour les gares qui bénéficient aujourd'hui de plus de quatre trains par heure;
- de définir les futurs points d'arrêt RER en Région bruxelloise en fonction de la demande potentielle et non pas de schémas de transport théoriques qui découleraient de grands projets d'infrastructure artificiellement implantés.

La détermination du nombre et de la localisation des points d'arrêt RER tiendra compte des critères suivants:

- densité de population de la zone desservie;
- pôles d'emplois;
- établissements d'utilité publique;
- intermodalité avec d'autres modes de déplacement mécanisés;
- absence de toute autre desserte par transport public;
- d'anticiper par rapport à la mise en place de la communauté de transports en initiant dès à présent des études pour vérifier l'adéquation aux cinq critères précités des points d'arrêt suivants:
 - parmi les points d'arrêt existants: Mérode, Delta et Meiser;
 - parmi les points d'arrêt prévus dans les différents outils de planification régionale (PRD, Plan Iris, PRAS): Ganshoren, avenue de l'Exposition univer-

de Troozsquare (Brussel), Verboekhoven (Schaarbeek), Leuvensesteenweg (Sint-Joost), Josaphat (Schaarbeek), Mouterij (Elsene/Etterbeek), Arcaden (Watermaal), Diesdelle (Ukkel), Moensberg (Ukkel), Wielemans-Ceuppens (Vorst), Het Rad (Anderlecht), Erasmus (Anderlecht), Kuregem (Anderlecht), Weststation (Molenbeek), Simonis (Koekelberg).

- er prioritair voor zorgen dat snel wordt begonnen met de procedures voor de aankoop van specifiek en aangepast rollend materieel van het toekomstige net met het oog op een zo efficiënt mogelijke exploitatie. Daartoe moet rekening worden gehouden met de volgende eigenschappen:
 - motorcapaciteit en remsysteem waarmee versneld en geremd kan worden zoals met de MIVB-metrostellen;
 - goede toegankelijkheid (aangepaste brede deuren, geen trappen en mogelijkheid om de fiets mee te nemen);
- voor de financiering van dit nieuwe net, een onderscheid te maken tussen de financiering van de vaste infrastructuur, die van het specifiek rollend materieel en die van de aanzuivering van het voorspelbare exploitatiekort; als basisprincipe moet gelden dat de financiering verdeeld wordt overeenkomstig de verdeling van de bevoegdheden tussen de federale Staat en de drie Gewesten inzake personenvervoer en openbare werken.

Wat de infrastructuur betreft, mag de financiering van de investering en van de exploitatie van het GEN geen gevolgen hebben voor de begroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met uitzondering van de financiering van investeringen die tegelijk op het MIVG-net gedaan moeten worden, of die de reïssnelheid op de GEN-lijnen verhogen nadat het Gewest ingestemd heeft met het tracé ervan. In dit verband moet het tienjareninvesteringsplan van de NMBS (2001-2010) prioriteit verlenen aan het GEN. Er mag inzonderheid, in de toekomst, niet langer een beroep worden gedaan op het samenwerkingsakkoord, tenzij de daarvoor bestemde bedragen aanzienlijk aangepast worden.

- een zo precies mogelijke evaluatie te maken van de financiële bijdrage van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot de totstandkoming van het GEN, in het kader van zijn bevoegdheden;
- om de aanleg van de noodzakelijke infrastructuur te bespoedigen, en daarom aan de federale regering voor te stellen een financieringsmaatschappij voor het GEN op te richten, die vergelijkbaar is met die welke voor de financiering voor de HST is opgericht. Deze maatschappij zou een deel van het vermogen van de NMBS kunnen krijgen om te gebruiken in het kader van de tot-

selle (Jette), square Jules de Trooz (Bruxelles), Verboekhoven (Schaerbeek); chaussée de Louvain (St-Josse), Josaphat (Schaerbeek), Gerموir (Ixelles/Etterbeek), Arcade (Watermael), Vivier d'Oie (Uccle), Moensberg (Uccle), Wielemans-Ceuppens (Forest), La Roue (Anderlecht), Erasme (Anderlecht), Cureghem (Anderlecht), gare de l'Ouest (Molenbeek), Simonis (Koekelberg);

- de veiller prioritairement au lancement rapide des procédures d'acquisition du matériel roulant du futur réseau laissant entrevoir l'exploitation la plus performante possible. Il veillera en outre au respect pour celui-ci des caractéristiques suivantes:
 - motorisation et système de freinage garantissant des performances d'accélération et de freinage s'approchant de celles du métro de la STIB;
 - accessibilité optimale (larges portes adaptées, absence d'emmarchement et possibilité d'embarquer des vélos);
- d'opérer, pour le financement de ce nouveau réseau, une distinction entre le financement des infrastructures fixes, celui du matériel roulant spécifique ainsi que celui de la couverture du déficit prévisible d'exploitation; un principe de base doit être que la répartition du financement s'opère dans le respect de la répartition, entre l'Etat fédéral et les trois Régions, des compétences relatives aux transports des personnes et aux travaux publics.

En ce qui concerne les infrastructures, le financement de l'investissement et de l'exploitation du RER ne doit nullement peser sur les finances régionales bruxelloises sauf en ce qui concerne les investissements à effectuer concomitamment sur le réseau de la STIB ou ceux favorisant la vitesse commerciale des lignes RER après accords de la Région sur leur tracé. Dans ce cadre, le plan décennal des investissements de la SNCB 2001-2010 doit être prioritairement affecté au RER. Il ne peut notamment plus être fait appel dans l'avenir à l'accord de coopération, sauf révision significative des montants affectés à celui-ci;

- d'évaluer de manière la plus précise possible la contribution financière de la Région de Bruxelles-Capitale, dans le cadre de ses compétences, pour la mise sur pied du RER;
- afin d'accélérer la réalisation des infrastructures indispensables, de suggérer au gouvernement fédéral de mettre en œuvre société de financement RER comparable à la "financière TGV". Cette société pourrait également être dotée d'une partie du patrimoine de la SNCB à valoriser dans le cadre de la mise en œuvre du RER. A cet égard, on se souviendra que l'étude SOFRETU a

standkoming van het GEN. Er zij in dit verband op gewezen dat de SOFRETU-studie een soort van prefinanciering heeft voorgesteld die gedekt zou worden door een exploitatiereductie. Dit voorstel zou in aanmerking kunnen komen voor zover dit het financiële plan voor de exploitatie van het GEN niet in gevaar brengt.

- oog te hebben voor de gevolgen van een alternatieve financieringswijze voor de aankoop van rollend materieel, zoals overwogen door de federale minister van vervoer, voor de omvang van het exploitatietekort dat door de verschillende partners aangezuiverd moet worden;
- voor de financiering van het exploitatietekort en de eventuele kosten van de tariefintegratie het toekomstige GEN de voorkeur te geven aan specifieke fiscale en parafiscale middelen die zelf al een invloed hebben op de keuze van de vervoermodi in het GEN-gebied (bijvoorbeeld parkeerheffingen, autovignet, vervoerheffingen, toewijzing van een deel van de belasting op het autogebruik);
- op termijn ambitieuzere doelstellingen vast te stellen inzake overschakeling van de ene vervoermodus naar de andere dan die van het Irisvervoerplan (mei 1999), te weten de gemotoriseerde privé-verplaatsingen terug te brengen tot het niveau van 1991. Om deze doelstellingen te kunnen bereiken zou de Regering tegelijk met de geleidelijke totstandkoming van het GEN een educatieve voorlichtingscampagne moeten voeren om de bevolking bewust te maken van de voordelen van het openbaar vervoer.
- *Noodzakelijkheid om tegelijk met de totstandkoming van het GEN gepaste maatregelen te treffen*

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad vindt dat:

- De flankerende maatregelen ertoe moeten leiden dat er enerzijds zoveel mogelijk overgeschakeld wordt van het gebruik van het privé-voertuig naar het nieuwe geïntegreerde net met andere openbare vervoermodi en dat anderzijds de kwaliteit van de leefomgeving van de Brusselaars ingevolge deze overschakeling beter wordt.

Deze overschakeling op andere vervoermodi moet dienen om de verkeersopstoppingen rechtstreeks te verminderen door het aantal wagens in het verkeer te verminderen; een indirecte vermindering van de verkeersopstoppingen door het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken voor de pendelaars en de Brusselaars door de combinatie van het openbaar vervoer met alternatieve vervoermodi: al dan niet gemotoriseerde tweewielers en

émis l'hypothèse d'une forme de pré-financement couverte par une redevance d'exploitation. Cette hypothèse pourrait être retenue pour autant qu'elle n'hypothèque pas le plan financier d'exploitation du RER;

- d'être attentif aux conséquences d'un mode de financement alternatif pour l'acquisition du matériel roulant tel qu'envisagé par la ministre fédérale des transports sur l'importance du déficit d'exploitation à compenser par les différents partenaires;
- de privilégier, comme mode de financement du déficit d'exploitation et du coût éventuel de l'intégration tarifaire du futur RER, des ressources fiscales et parafiscales spécifiques et présentant par elles-mêmes une influence sur les choix modaux de déplacement dans la zone RER (par exemple droit de perception en matière de stationnement, vignette automobile, versement transport, affectation d'une partie de la fiscalité sur l'usage de l'automobile);
- de se fixer à terme des objectifs plus ambitieux en matière de report modal que ceux retenus dans le Plan Iris des déplacements (mai 1999), à savoir ramener les déplacements privés motorisés au niveau de 1991. Afin de rencontrer ces objectifs, le gouvernement devrait accompagner la mise en place progressive du RER d'une campagne pédagogique de sensibilisation de la population aux avantages du transport public.
- *Nécessité de prendre des mesures d'accompagnement simultanément à la mise en place du RER*

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale estime que:

- les mesures d'accompagnement doivent avoir pour effet d'une part d'assurer le report modal maximum de l'utilisation de la voiture privée vers le nouveau réseau intégré avec les autres moyens de transport public et d'autre part de veiller à faire bénéficier les Bruxellois d'une amélioration de leur qualité de vie suite au transfert modal ainsi réalisé.

Ce report modal doit avoir comme objectif une réduction directe des embouteillages par la réduction du nombre de voitures en circulation; une réduction indirecte des embarras de circulation par l'augmentation de l'attractivité des transports publics pour les navetteurs et les Bruxellois grâce notamment à la combinaison des transports publics et autres modes de transport alternatif (deux roues motorisés ou non et marche à pied); une

te voet gaan); een betere verkeersdoorstroming met als gevolg minder vervuiling en een aanzienlijke stijging van de productiviteit bij de exploitatie van het bovengronds openbaar vervoernet (o.a. reïssnelheid).

Door de vermindering van het aantal door pendelaars ingenomen parkeerplaatsen zal in sommige wijken de openbare ruimte beter benut kunnen worden en het stadscentrum aantrekkelijker worden voor andere functies. Een ander voordeel is de tragere aftakeling van de gebouwen in Brussel, in het bijzonder van het historisch erfgoed, en dus een vermindering van de onderhoudskosten.

- het stedelijk openbaar vervoernet dient om het GEN-aanbod aan te vullen. Als het Iris-vervoerplan uitgevoerd en bijgewerkt wordt, zal het verkeer in de wijken afnemen en toenemen op de hoofdwegen. Daartoe moet het opstellen van gemeentelijke verkeersplannen aangemoedigd worden. Ze moeten ook door het Gewest op elkaar afgestemd worden. Deze verkeersplannen zouden het mogelijk moeten maken om de zones 30 op de lokale wegen uit te breiden. Gevraagd wordt dat het Gewest subsidies toekent aan de gemeenten die er zich toe zouden verbinden om op hun grondgebied in zones 30 te voorzien;
- de samenwerkingsovereenkomst tussen de federale Staat en de drie Gewesten met het oog op de totstandkoming van het GEN eveneens rekening moet houden met de aanleg van overstapparkerplaatsen om de intermodaliteit weg/spoor/stedelijk openbaar vervoer in de stad te bewerkstelligen. Deze overstapparkerplaatsen moeten zich in principe buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevinden;
- als deze overstapparkerplaatsen niet in de nabijheid van alle stations in Vlaams- en Waals-Brabant worden aangelegd, moet er nu al gedacht worden aan busverbindingen naar de GEN-stations.

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad meent dat:

- bij de totstandkoming van het GEN maatregelen genomen moeten worden om het aantal parkeerplaatsen op en naast de wegen te beperken.
- Op de wegen moet er streng opgetreden worden tegen parkeerovertredingen. Zero tolerance is geboden. In dat verband is gebleken dat de verschillende gemeenten niet over de nodige middelen beschikken om die taak uit te voeren. Het is bijgevolg noodzakelijk om de manier waarop die bevoegdheid wordt uitgeoefend grondig te hervormen. Een van de aanbevolen oplossingen zou kunnen bestaan in de oprichting van een intercommunale die het parkeren op de gewestelijke en gemeentelijke wegen beheert en controleert.

meilleure fluidité du trafic avec comme corollaire un moindre niveau de pollution et une augmentation de productivité importante dans l'exploitation du réseau des transports en commun de surface (e.a. vitesse commerciale).

La réduction du nombre d'emplacements en surface occupés par les navetteurs permettra dans certains quartiers une meilleure utilisation de l'espace public avec comme effet bénéfique une augmentation de l'attractivité du centre-ville pour d'autres fonctions. Il en résultera également une dégradation moins rapide du bâti bruxellois et, en particulier, du patrimoine historique et par là une réduction de son coût d'entretien;

- le réseau des transports publics urbains est destiné à compléter l'offre RER. La réalisation et l'actualisation du plan de déplacements IRIS entraînera un transfert de circulation des voiries de quartiers vers les grands axes. Dans ce contexte, l'élaboration de plans de circulation au niveau communal doit être encouragée et ceux-ci doivent faire l'objet d'une coordination régionale. Ces plans de circulation devraient permettre l'extension des zones 30 dans les voiries locales. Il est demandé que la Région octroie des subsides aux communes qui s'engageraient à installer de nouvelles zones 30 sur leur territoire;
- l'accord de coopération entre le Fédéral et les trois Régions qui doit assurer la mise en œuvre du RER doit également prendre en compte la construction de parkings de dissuasion pour assurer l'intermodalité route/rail/transports en commun urbains. Ces parkings de dissuasion doivent se situer en principe en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale;
- si des parkings de dissuasion ne sont pas aménageables à proximité de toutes les gares dans le Brabant flamand et le Brabant wallon, il convient d'envisager dès à présent des bus de rabattement vers les gares RER.

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale considère que:

- la mise en place du réseau RER doit s'accompagner de mesures de restriction de la capacité de stationnement tant en voirie que hors voirie.
- En voirie, le stationnement irrégulier devra faire l'objet de mesures sévères de contrôle avec une tolérance " zéro ". A cet égard, il est apparu que les différentes communes ne disposaient pas des moyens requis pour assurer cette mission. Il est dès lors indispensable de réformer en profondeur l'exercice de cette compétence: une des voies préconisées pourrait être la création d'une intercommunale gérant et contrôlant le stationnement tant sur les voiries régionales que communales.

Een dergelijke hervorming van de controle op het parkeren kan pas effect sorteren als er op federaal niveau maatregelen worden genomen in verband met de boetes voor parkeerovertredingen, naar het voorbeeld van wat in Nederland is gedaan.

Het totale aantal parkeerplaatsen op de wegen moet afnemen en ze mogen alleen gebruikt worden door de omwonenden, voor kort parkeren voor de klanten van handelszaken; en voor kort parkeren voor de bezoekers van kantoren.

Het aantal parkeerplaatsen op de wegen moet afnemen door de openbare ruimte te heraanleggen voor de voetgangers, de fietsers, het openbaar vervoer en groene ruimtes. Dit moet in het bijzonder de mogelijkheid bieden te zorgen voor meer stroken voor de bussen of voor eigen banen voor de trams, om de reissnelheid te waarborgen en voor voldoende regelmaat te zorgen.

In de wijken met een tekort aan parkeerplaatsen, zal de parkeertijd op de weg systematisch beperkt worden. Parkeren zal ook geld kosten, behalve voor de omwonenden.

Daartoe moet de vigerende federale regelgeving voor de afgifte van kaarten voor omwonenden hervormd worden. Het begrip “omwonende” zal opnieuw gedefinieerd worden om rekening te houden met de situatie van onder meer de handelaars en de beoefenaars van vrije beroepen in de gereguleerde parkeergebieden.

Het tarief per uur parkeren op de weg moet sterk stijgen na het eerste uur en moet hoger zijn dan in een openbare betaalparking.

Voorts zullen de parkeergebieden voor de omwonenden in grote mate uitgebreid worden.

- Voor de parkeerplaatsen die niet langs de wegen liggen, wordt het volgende onderscheid gemaakt:
 - de openbare betaalparkings;
 - de parkings aan supermarkten;
 - de parkings in kantoorgebouwen.

De tarieven van de openbare betaalparkings moeten, vergeleken met de parkeertarieven op de weg, interessanter zijn voor het parkeren van middellange en lange duur. Het zal verboden zijn om nieuwe openbare parkings in centrale gebieden aan te leggen.

Het aantal parkeerplaatsen in nieuwe kantoorgebouwen zal tot vast te stellen maximumnormen beperkt

Une telle réforme des pratiques en matière de contrôle du stationnement ne pourra sortir pleinement ses effets que si, au niveau fédéral, des mesures sont prises pour fiscaliser les amendes relatives au stationnement irrégulier à l'instar de ce qui est pratiqué aux Pays-Bas.

Le nombre total de places de stationnement en voirie devra être réduit et limité aux besoins nécessaires pour: les riverains, l'accès aux commerces pour stationnement de courte durée et l'accès aux bureaux pour les visiteurs y stationnant pendant un temps limité.

La réduction du nombre de places de stationnement en voirie doit être opérée par des réaménagements de l'espace public au profit des piétons, des cyclistes, des transports publics et des espaces verts. Celle-ci doit permettre en particulier la multiplication de bandes bus ou de sites propres pour les trams pour y assurer une vitesse commerciale et une régularité suffisante.

Dans les quartiers où des problèmes de stationnement existent, la durée du stationnement en voirie sera systématiquement limitée et le stationnement sera rendu payant en voirie sauf pour les riverains.

Sur ce dernier point, une réforme de la réglementation fédérale en vigueur pour la délivrance des cartes de riverains s'avère indispensable. La notion même de riverain sera redéfinie afin de tenir compte de la situation entre autres des commerçants et des professions libérales dans les zones à stationnement réglementé.

Le coût horaire du stationnement en voirie doit être progressif au-delà de la première heure, et supérieur à durée égale à celui dans un parking public payant.

Les zones de stationnement réservées aux riverains seront par ailleurs largement étendues.

- En matière de stationnement hors voirie, il convient de distinguer :
 - les parkings publics payants ;
 - les parkings liés à des grandes surfaces commerciales ;
 - les parkings dans les immeubles de bureaux.

Les parkings publics payants doivent revoir leur tarification en relation avec celle applicable en surface de manière à être financièrement attractifs pour la moyenne et la longue durée. La construction de nouveaux parkings publics sera interdite en zone centrale.

La construction de parkings dans de nouveaux immeubles de bureaux sera limitée à des normes

worden (bijvoorbeeld een parkeerplaats per 50 arbeidsplaatsen zoals in Berlijn). De overtollige capaciteit in de reeds bestaande kantoorgebouwen zal geleidelijk verminderen naarmate de vereiste stedenbouwkundige en milieuvergunningen worden aangevraagd.

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad vraagt dat de regering:

- werk maakt van een stedelijke planning en een slagvaardig parkeerbeleid om de objectieve voorwaarden te vervullen voor een aanzienlijk sterkere vraag naar openbaar vervoer, parallel met het verbeterde aanbod;
- er zich van vergewist dat de eventuele verkoop van terreinen in de buurt van GEN-stations in naleving van dit beleid en van het GewOP en het GBP gebeurt;
- een stedelijk vervoerplan opstelt voor het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ze legt de principes vast van de organisatie van het personen- en goederenvervoer, van het verkeer en van het parkeerbeleid. Dit plan moet verenigbaar zijn met het gewestelijk ontwikkelingsplan en met het structurele programma voor de verbetering van de luchtkwaliteit opgesteld in het kader van de ordonnantie betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit van 25 maart 1999.

Dit plan streeft naar een duurzaam evenwicht tussen de behoeften inzake mobiliteit en een vlotte bereikbaarheid enerzijds en de bescherming van het leefmilieu en van de volksgezondheid anderzijds. Het heeft als doel een gecoördineerd gebruik van alle vervoermodi, met name door het aangepast gebruiken van de wegen en door het bevorderen van het gebruik van de minst vervuilende en de meest zuinige vervoermodi.

Aangezien mobiliteit een recht is voor iedereen, moeten de veiligheid en het comfort van de zwakke weggebruikers, van de voetgangers, van de gehandicapten en van de fietsers gegarandeerd worden op de wegen en in de omgeving van de gebouwen voor het publiek. Op federaal niveau moet dit recht op mobiliteit voor iedereen gevrijwaard worden door in het verkeersreglement een "straatreglement" afgestemd op een stedelijke omgeving op te nemen. Op gewestelijk niveau wenst de Raad dat de regering een echt voetgangersplan in het Iris-vervoerplan opneemt.

- in overleg met de federale regering wet- en regelgevende initiatieven neemt om de bedrijfsvervoerplannen met een minimumresultaatverbintenis te bevorderen. Het uitvoeringsbesluit met betrekking tot de vervoerplannen van bedrijven met meer dan tweehonderd werknemers op een zelfde site waarin de ordonnantie betreffende de beoordeling en de verbetering van de

maximales à fixer (exemple un emplacement pour 50 emplois comme à Berlin). La capacité excédentaire disponible dans les immeubles déjà construits sera progressivement résorbée en fonction des permis d'urbanisme et d'environnement sollicités.

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale demande que le gouvernement:

- initie une politique de planification urbaine et de gestion du stationnement volontariste afin de créer les conditions objectives d'une augmentation sensible de la demande d'usage des transports publics en fonction de l'amélioration de l'offre de manière concomitante;
- s'assure que l'éventuelle valorisation des terrains situés aux abords des gares RER se fasse dans le respect de cette politique ainsi que dans le respect du PRD et du PRAS;
- établit un plan de déplacements urbains pour l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Il définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement. Il doit être compatible avec le Plan régional de développement et avec le programme structurel d'amélioration de la qualité de l'air établi dans le cadre de l'ordonnance relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant du 25 mars 1999.

Ce plan visera à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé publique d'autre part. Il aura comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacement, notamment par une affectation appropriée de la voirie ainsi que par la promotion des modes de transport les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

La mobilité étant un droit pour tous, la promotion de la sécurité et de la commodité des usagers faibles, des piétons, des personnes à mobilité réduite et des cyclistes doit être assurée au niveau des voiries et aux abords des bâtiments de service au public. Au niveau fédéral, ce droit à la mobilité pour tous doit être assuré à travers l'insertion dans le code de la route d'un volet "code de la rue", spécifique au milieu urbain. Au niveau régional, le Conseil souhaite que le gouvernement incorpore un réel plan piétons dans le plan IRIS des déplacements;

- prenne de concert avec le gouvernement fédéral les initiatives légales et réglementaires pour favoriser les plans de transport des entreprises assortis d'une obligation minimale de résultats. L'arrêté d'application relatif au plan de déplacements des entreprises de plus de deux cents personnes sur un même site prévu dans le cadre de l'ordonnance relative à l'évaluation et l'amélioration de

luchtkwaliteit van 25 maart 1999 voorziet, moet binnenkort uitgevaardigd worden. Die vervoerplannen moeten zowel betrekking hebben op de ondernemingen, de scholen en de besturen en gepaard gaan met voorlichtingscampagnes;

- de dienst van de taxi's snel verbetert en ze naadloos laat aansluiten op het openbaar vervoer. Na de invoering van een geïntegreerd tarief zou die dienst in bepaalde gevallen (late uren, slecht bediende zones ver van het centrum, enz.) beschouwd kunnen worden als een alternatief voor het openbaar vervoer met een aangepast tarief;
- erop toeziet dat de verschillende openbare vervoermodi daadwerkelijk toegankelijk worden voor de gehandicapten;
- erop toeziet dat alle GEN-haltes in de bediende stads- en voorstadzone duidelijk en eenvormig aangeduid worden met een makkelijk herkenbaar letterwoord net als in de meeste soortgelijke netten in het buitenland. De verschillende betrokken entiteiten moeten het eens worden over de toekomstige benaming van het Brussels Gewestelijk Expresnet en het letterwoord. De voorkeur gaat uit naar een letterwoord dat in de twee talen hetzelfde is. Na die keuzes moet een voorlichtingscampagne worden gevoerd om de inwoners vertrouwd te maken met deze nieuwe vervoerwijze.

B. Bijzondere infrastructuurproblemen

1. De capaciteit van de Noord-Zuidverbinding

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad stelt vast dat:

- de exploitatie van de Noord-Zuidverbinding verbeterd kan worden op basis van het uit te werken dynamische model en de ratio's die door deskundigen van buiten de NMBS bevestigd zijn. De toestand tijdens de winter 2000 heeft aangetoond dat:
 - er een groot verschil bestaat in het gebruik van de drie kokers van de Noord-Zuidverbinding;
 - de door de HST's gebruikte westelijke koker sedert 1994 (SOFRETU-studie) ook gebruikt wordt door extra treinen die vroeger door de centrale koker reden die vroeger het meest gebruikt werd;
 - desondanks op de drukste momenten van de spits twee Thalys-treinen op de meest gebruikte sporen naar Amsterdam en Keulen rijden.

Hoewel de Noord-Zuidverbinding voor het ogenblik verzadigd is, rijden tijdens de spitsuren op de meest

la qualité de l'air ambiant du 25 mars 1999 doit être pris à bref délai. Ces plans de transport doivent viser à la fois les entreprises, les écoles et les administrations et être accompagnés de campagnes de promotion;

- améliore rapidement le service des taxis pour l'orienter vers un complément naturel aux transports publics. Après l'instauration d'une communauté tarifaire intégrée, ce service pourrait dans certains cas (heures tardives, zones périphériques mal desservies, etc.), être considéré comme un substitut aux transports en commun avec un tarif ad hoc;
- veille à ce que les différents modes de transports publics soient réellement accessibles aux personnes à mobilité réduite;
- veille à ce que l'ensemble des points d'arrêt RER dans toute la zone urbaine et suburbaine desservie soit clairement signalé de manière homogène au moyen d'un sigle facilement repérable, à l'instar de ce qui existe sur la plupart des réseaux de même nature à l'étranger. La dénomination future du "réseau express régional bruxellois" ainsi que son sigle devront être définis de commun accord entre les différentes entités concernées. Il conviendra de privilégier le choix d'un sigle unique dans les deux langues. Ces choix devront précéder la campagne de promotion qui sera engagée pour familiariser les habitants avec ce nouveau mode de transport.

B. De certains problèmes particuliers d'infrastructure

1. Capacité de la jonction Nord-Midi

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale constate que:

- sur la base du modèle dynamique à mettre au point et des ratios validés à l'extérieur de la SNCB, l'exploitation de la jonction peut être optimisée. Ainsi, il ressort de la situation qui prévalait au cours de l'hiver 2000:
 - que de fortes disparités sont relevées dans l'utilisation des trois pertuis de la jonction Nord-Midi ;
 - que depuis 1994 (étude SOFRETU), le pertuis ouest emprunté par les TGV l'est également par des trains supplémentaires qui circulaient précédemment dans le pertuis central autrefois le plus chargé;
 - que malgré ce fait, à l'heure de pointe la plus chargée sur la voie la plus encombrée, deux Thalys circulent en direction d'Amsterdam et de Cologne.

Bien que congestionnée actuellement, la jonction Nord-Midi accepte à l'heure de pointe sur les voies

gebruikte sporen niet alleen Thalys-treinen , maar ook treinen die in Schaarbeek gevormd worden, leeg door de Noord-Zuidverbinding om in Brussel-Zuid te vertrekken. Dit toont aan dat de door de NMBS aangekondigde ontwikkeling van het HST-verkeer verenigbaar is met het bestaande treinverkeer;

- de NMBS op middellange termijn geen toename van het aantal HST's overweegt tijdens de ochtendspits in zoverre de vroegste HST's die van Amsterdam en Keulen komen pas op zijn vroegst iets voor 9 uur 's morgens door de Noord-Zuidverbinding moeten rijden;
- er zes prioritaire maatregelen genomen zouden worden om het treinverkeer in de Noord-Zuidverbinding te verbeteren.

Deze maatregelen staan in de SOFRETU-studie en zijn:

- *de stoptijden*: door de deuren automatisch te doen sluiten, zouden de stoptijden fors ingekort kunnen worden;
- *een hogere basissnelheid in de verbinding*;
- *een gemoderniseerde seingeving*;
- *de homogeniteit van het verkeer*;
- *egalisatie van de rijtijden*: de exacte berekening van het overschrijden van de spoorapparatuur door de versnellings- en afremmingscurve af te vlakken;
- *aanduiding van de dienstregelingen*: door de doortocht van treinen tot op de seconde te berekenen en de dienstregelingen tot op de halve minuut aan te duiden zal men de tussentijden kunnen inkorten en meer treinen laten doorrijden;
- *gebruik van dubbeldektreinen met groot acceleratievermogen*;
- de totstandkoming van het GEN de mogelijkheid zal bieden om de aankomst van de spitstreinen in Brussel te diversifiëren ofwel via lijn 26 en 161, ofwel via lijn 28 en aldus een oplossing zal bieden voor de congestie van het treinverkeer in de Noord-Zuidverbinding tijdens de spitsuren.

les plus chargées non seulement les trains Thalys mais également des trains formés à Schaarbeek venant prendre, à vide, leur départ au Midi en traversant la jonction. Ceci tendrait à prouver que les perspectives de développement du trafic TGV annoncées par la SNCB sont compatibles avec le trafic existant;

- qu'une augmentation du nombre de TGV à l'heure de pointe du matin n'est pas envisagée à moyen terme par la SNCB dans la mesure où les TGV les plus matinaux en provenance d'Amsterdam et de Cologne ne seront amenés à traverser la jonction Nord-Midi que peu avant 9 heures du matin au plus tôt ;
- que six mesures prioritaires permettraient d'améliorer la circulation des trains dans la jonction Nord-Midi.

Ces mesures, reprises dans l'étude SOFRETU, sont :

- *les temps de stationnement* : par la mise en place d'une procédure automatique de fermeture des portes, les temps de stationnement pourraient être fortement réduits;
- *le relèvement de la vitesse de base dans la jonction*;
- *modernisation de la signalisation*;
- *l'homogénéité des circulations*;
- *le lissage des temps de parcours* : calcul exact des heures de franchissement des appareils de voies en lissant les courbes d'accélération et de décélération;
- *l'expression des horaires* : en calculant les trains à la seconde et en exprimant les horaires à la demi-minute, on pourra " serrer " la grille et faire passer plus de trains;
- *l'utilisation de matériel à deux étages et à forte accélération*;
- que la mise en œuvre du RER sera l'occasion de diversifier l'aboutissement des trains de pointe à Bruxelles, soit par les lignes 26 et 161, soit par la ligne 28, allégeant ainsi la congestion de pointe du trafic dans la jonction Nord-Midi.

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad vraagt de regering om:

- door externe en internationale erkende deskundigen te laten controleren of en te bevestigen dat de Noord-Zuidverbinding nog voldoende capaciteit heeft en dat er mogelijkheden zijn om de prestaties op te drijven en het vervoer van de pendelaars tijdens de ochtend- en de avondspits te verbeteren;
- de studies en het uitvoeringsprogramma van de investeringen om het verkeer weer in evenwicht te brengen en de capaciteit in de drie kokers van de Noord-Zuidverbinding te optimaliseren, prioritair te stellen in het tienjareninvesteringsplan van de NMBS.

2. Tunnel Schuman-Josaphat

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad stelt vast dat:

- op 28 mei 1999 een stedenbouwkundig attest is afgegeven voor de spoorverbinding Watermaal-Schuman-Josaphat;
- de overlegcommissie bij de afgifte van dit stedenbouwkundig attest als voorwaarde voor het stuk tussen het Schumanstation en de bestaande tunnel van lijn 26 (tussen het Schumanstation en de bestaande tunnel van lijn 26 aan de Plaskyalaan) had gesteld *dat er een nieuwe kosten-batenanalyse zou worden voorgelegd afhankelijk van de beslissingen over de financiering, de bouw en de exploitatie van het GEN, alsmede een analyse van de extra kosten van de in deze voorwaarden omschreven begeleidende maatregelen;*
- deze nieuwe infrastructuur thans door de NMBS verantwoord wordt als een onmisbare schakel voor de totstandkoming van het GEN, maar eveneens de mogelijkheid biedt om het Luxemburgstation te ontsluiten en een directe verbinding tussen dat station en de luchthaven Brussel-Nationaal tot stand te brengen.

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad vraagt de regering om:

- wanneer de stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van deze infrastructuur wordt afgegeven, er zich van te vergewissen dat het desbetreffende exploitatieschema verenigbaar is met de beleidskeuzes van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het GEN, de bediening van de luchthaven Brussel-Nationaal en de exploitatie van de hogesnelheidslijnen;
- er akte van te nemen dat de verantwoording van deze investering gelet op de eventuele verzadiging van de Noord-Zuidverbinding niet strookt met de argumenten

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale demande au gouvernement:

- que soit vérifié et validé par des experts extérieurs internationalement reconnus le fait que la jonction dispose de réserves de capacités et que des pistes existent pour en améliorer les performances et pour améliorer les conditions d'accueil des navetteurs aux heures de pointe du matin et du soir;
- que les études et la programmation de la réalisation des investissements de nature à rééquilibrer le trafic et à optimiser la capacité dans les trois pertuis de la jonction Nord-Midi figurent parmi les toutes premières priorités du plan décennal d'investissements de la SNCB.

2. Tunnel Schuman-Josaphat

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale constate que:

- la liaison ferroviaire Watermael-Schuman-Josaphat a fait l'objet de la délivrance d'un certificat d'urbanisme le 28 mai 1999;
- lors de la délivrance de ce certificat d'urbanisme, la commission de concertation avait prévu comme conditions relatives à la section comprise entre la gare Schuman et le tunnel existant de la ligne 26 (entre la gare Schuman et le tunnel existant de la ligne 26 à hauteur de l'avenue Plasky) *"la présentation d'un nouveau bilan coût-avantage en fonction des décisions relatives au financement, à la construction et à l'exploitation du RER ainsi que le surcoût des mesures d'accompagnement décrites dans ces conditions";*
- cette infrastructure nouvelle est aujourd'hui justifiée par la SNCB comme maillon indispensable pour la réalisation du RER; mais elle constitue également une opportunité de désenclaver la gare du Luxembourg et d'assurer entre celle-ci et l'aéroport de Bruxelles-National une liaison directe.

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale demande au gouvernement:

- de s'assurer au moment de la délivrance du permis d'urbanisme pour la réalisation de cette infrastructure que le schéma d'exploitation relatif à celle-ci soit compatible avec les options prises par la Région de Bruxelles-Capitale tant en ce qui concerne le RER qu'en ce qui concerne la desserte de l'aéroport de Bruxelles-National et l'exploitation des lignes à grande vitesse;
- de prendre acte que la justification de cet investissement au regard de l'éventuelle saturation de la jonction Nord-Midi n'est pas compatible avec les argumentations qui

die aangevoerd werden voor het aanleggen van een tweede HST-terminal op het emplacement van Schaarbeek-Vorming.

3. Opportuniteit van de uitbreiding van het aantal sporen op de lijnen 124 en 161

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad stelt vast dat :

- de NMBS in het verslag van de Task Force voorstelt om de lijn 124 (Brussel-Nijvel) en de lijn 161 (Brussel-Ottignies) op vier sporen te brengen;
- het huidige spitsverkeer op de Brusselse gedeelten van deze lijnen minder druk is dan dat van de dienstregeling van de NMBS van 1967 – zonder rekening te houden met het goederenvervoer in die tijd – en vergelijkbaar zou zijn met het GEN-verkeer uit het SOFRETU-onderzoek over diezelfde sporen (het grotere aantal haltes wordt gecompenseerd door de prestaties van het rollend materieel);
- het syntheseverslag van het studiebureau van januari 1998 enkel voorstelt om de lijnen op drie sporen te brengen en daartoe een investering plande van 6,765 miljard ;
- de huidige voorstellen van de NMBS tot een nieuwe raming van deze bedragen ten belope van 36,9 miljard frank leiden (stuk NMBS/CA 99/118, bladzijde 13).

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad wijst erop dat :

- de infrastructuurnoden op de lijnen 124 en 161 niet vergelijkbaar zijn met die welke geleid hebben tot het op vier sporen brengen van de lijnen 96 (Halle-Brussel) en 36 (Brussel-Leuven), gelet op het HST-verkeer op deze trajecten;
- de betekening van de Waalse regering van 4 maart 1999 eist dat het derde en vierde spoor op de lijnen 161 (Waterloo-Ottignies) en 124 (Linkebeek-Nijvel) voor 2005 aangelegd wordt;
- de Brusselse regering in haar advies van 18 februari 2000 zelf heeft gesteld dat het op vier sporen brengen van de lijn 124 tussen Ukkel-Calevoet en het zuidstation zeer nadelig zal zijn voor de buurtbewoners en dat men zou moeten onderzoeken of het niet beter zou zijn zich tot twee sporen te beperken voorbij de splitsing van de lijn 26 Ukkel-Calevoet in de richting van de stad (hetzelfde geldt voor het stuk van de lijn 161 tussen Watermaal en Bosvoorde);
- meer in het algemeen de regering ook stelt dat de noodzaak van nieuwe investeringen aangetoond moet wor-

sont développées pour la réalisation d'un deuxième terminal TGV sur le site de Schaarbeek-Formation.

3. Opportunité d'augmenter le nombre de voies sur les lignes 124 et 161

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale constate que:

- la SNCB propose dans le rapport de la Task Force la mise à quatre voies des lignes 124 (Bruxelles-Nivelles) et 161 (Bruxelles-Ottignies);
- le trafic actuel à l'heure de pointe sur les tronçons bruxellois de ces lignes est moindre que celui qui prévalait à l'horaire SNCB de 1967 – sans tenir compte du trafic marchandises élevé à l'époque – et serait comparable au trafic de type RER prévu dans le projet SOFRETU sur ces mêmes voies (le nombre d'arrêts plus élevé étant compensé par les performances du matériel roulant);
- le rapport de synthèse du Syndicat d'études de janvier 1998 préconisait seulement la mise à trois voies et prévoyait pour ce faire un investissement de 6,765 milliards;
- les propositions actuelles de la SNCB entraînent une réévaluation de ces montants à 36,9 milliards (document SNCB/CA 99/118, page 13).

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale considère que:

- les besoins en termes d'infrastructure sur les lignes 124 et 161 ne sont pas comparables à ceux qui ont justifié les mises à quatre voies des lignes 96 (Hal-Bruxelles) et 36 (Bruxelles-Louvain) compte tenu de la présence du trafic TGV sur ces itinéraires;
- la notification du gouvernement wallon du 4 mars 1999 "exige la construction prioritaire pour 2005 au plus tard des troisième et quatrième voies sur les lignes 161 (Waterloo-Ottignies) et 124 (Linkebeek-Nivelles)";
- le gouvernement bruxellois dans son avis du 18 février 2000 a lui-même estimé que: "la mise à quatre voies de la ligne 124 entre Uccle-Calevoet et la gare du Midi sera très pénalisante pour les riverains et qu'il y aurait lieu d'examiner la faisabilité de se limiter à deux voies au-delà de la bifurcation de la ligne 26 d'Uccle-Calevoet vers la ville" (il en est de même pour le tronçon de la ligne 161 entre Watermaal et Boitsfort);
- par ailleurs et d'une manière plus générale dans ce même avis le gouvernement estime que: "la démonstration de

den op grond van prognoses over de toename van het verkeer (HST, IC/IR, GEN...), de bepaling van het spooraanbod dat nieuwe reizigers kan aantrekken, en het opsporen van kritieke punten op het net, en dat deze argumenten niet in het dossier opgenomen zijn;

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad vraagt de regering dat:

- de opdracht van de onafhankelijke en internationaal erkende deskundigen ook betrekking zou hebben op de definitie van de aard van de investeringen die de capaciteit van de sporen op deze twee lijnen zouden verbeteren om dezelfde capaciteit te bereiken als de lijnen van hetzelfde type in het buitenland;
- in voorkomend geval deze opdracht zou bepalen of het aantal sporen op een deel of het geheel van deze gedeelten verhoogd zou moeten worden;
- in ieder geval alles in het werk gesteld zou worden om de hinder voor de omwonenden van de lijnen in kwestie te beperken overeenkomstig de aanbevelingen in de effectenstudies.

In dat verband moet de aanleg van 'groene lijnen' onderzocht worden, om de nieuwe infrastructuur die nodig zou blijken zo harmonieus mogelijk in het stadsweefsel te integreren.

4. Bereikbaarheid van de luchthaven Brussel-Nationaal

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad is van oordeel dat:

- de kwestie van de bereikbaarheid van de luchthaven Brussel-Nationaal in haar geheel moet worden bekeken. De bereikbaarheid via het spoor is slechts één van de verschillende aspecten van deze problematiek. Als de bediening door het spoorwegnet zou verbeteren, zouden de problemen ten gevolge van de toename van het autoverkeer en vooral van het parkeren aan de luchthaven gedeeltelijk opgelost worden. Om die doelstelling te bereiken zijn er verschillende projecten uitgewerkt. Een gemeenschappelijk element in al die projecten is de aanzienlijke verhoging van het aantal treinreizigers van en naar de luchthaven.

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad vraagt de regering om:

- bij voorrang het spoorwegstation van Brussel-Nationaal met het hele binnenlandse net te verbinden;
- voor te stellen om verschillende incheckbalies in de grote Belgische stations te plaatsen en op zijn minst in

la nécessité de nouveaux investissements doit être faite à partir des prévisions d'augmentation de trafic (TGV, IC/IR, RER, ...), de la définition de l'offre ferroviaire susceptible d'accueillir ces clients, et de la mise en évidence des points critiques du réseau et que ces éléments de validation font défaut dans le dossier présenté".

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale demande au gouvernement:

- que la mission des experts indépendants internationalement reconnus puisse également porter sur la définition de la nature des investissements qui permettraient d'améliorer la capacité des voies sur ces deux lignes afin d'atteindre les capacités existantes sur des lignes du même type à l'étranger;
- que, le cas échéant, ladite mission devrait définir s'il convient d'augmenter le nombre de voies sur tout ou partie de ces tronçons;
- qu'en toute hypothèse tout soit mis en œuvre pour réduire les nuisances pour les riverains des lignes concernées dans le respect strict des recommandations qui sont émises dans les études d'incidences.

Dans ce cadre, il conviendra d'étudier l'aménagement de "coulées vertes" permettant une intégration la plus harmonieuse possible dans le tissu urbain des infrastructures nouvelles qui s'avèreraient indispensables.

4. Accessibilité de l'aéroport de Bruxelles-National

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale estime que:

- le problème de l'accessibilité de l'aéroport de Bruxelles-National doit être posé de manière globale. La question de son accessibilité en chemin de fer n'est qu'une des facettes de cette problématique. Si la desserte ferroviaire était améliorée, elle permettrait de réduire les problèmes posés par l'augmentation du trafic automobile et, surtout, par le stationnement à l'aéroport. Pour atteindre cet objectif, plusieurs projets ont été élaborés. Une donnée constante de ces différents projets consiste à augmenter de manière considérable le nombre de voyageurs qui utilisent le chemin de fer de et vers l'aéroport.

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale demande au gouvernement:

- de privilégier la connexion de la gare de chemin de fer de Bruxelles-National avec l'ensemble du réseau intérieur;
- de proposer la mise en place de plusieurs terminaux aériens dans les grandes gares belges et à tout au moins

één van de stations langs de Noord-Zuidverbinding en in Brussel-Luxemburg;

- elke oplossing te weigeren waarbij de parkeerproblemen aan de luchthaven Brussel Nationaal naar het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden verschoven;
- na te gaan of het beter is om bepaalde HST's in de luchthaven van Brussel-Nationaal te doen stoppen;
- erop toe te zien dat de luchthaven van Brussel-Nationaal door het GEN bediend wordt met een frequentie van vier treinen per uur om de bediening door IC/IR-treinen aan te vullen, wat het project van de "people mover" overbodig maakt.

5. Optimale exploitatie van de HST-terminal in Brussel-zuid en opportuniteit van een tweede HST-terminal aangesloten op het IC/IR-net en op het GEN

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad stelt vast dat:

- uit de verschillende cijfergegevens over de capaciteit van de HST-terminal Brussel-Zuid in vergelijking met de verkeersprognoses die op het moment van het ontwerp werden opgesteld en uit de sedertdien vastgestelde ontwikkeling van het treinverkeer, blijkt dat de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding nog niet volledig benut is;
- de nog beschikbare capaciteit in de tijd bijgevolg getoetst moet worden aan de voorspelbare evolutie van het verkeer en aan de nieuwe situatie van het net na de voltooiing van de hogesnelheidslijnen naar Amsterdam en Keulen.
- het emplacement van Schaarbeek-Vorming niet als mogelijke uitbreiding van de kantoorgebieden in het GewOP is opgenomen door het Gewest dat, volgens de ABC-theorie betreffende de bereikbaarheid van de tertiaire gebieden (3), de kantoorzones bij voorkeur in de centraal gelegen gebieden wil onderbrengen en de gebieden in de buurt van het kanaal reserveert als uitbreidingszones voor de bedrijven;
- de site die de NMBS in het vooruitzicht stelt voor de bouw van een tweede HST-terminal bijzonder ver uit het centrum ligt en niet aansluit op het stedelijk weefsel. De site is over de hele oostelijke flank afgesloten van Evere en Schaarbeek door het beschermd natuurgebied Het Moeraske; de westelijke flank moet haar bestemming als havengebied behouden omdat zulks noodzakelijk is voor de ontwikkeling van een multimodaal platform

(3) A – in het centrum – zeer goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer, slechte bereikbaarheid met de wagen;

B. – gebied rond het centrum – zeer goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer en goede bereikbaarheid met de wagen;

C. – verder afgelegen randgebied – zeer goede bereikbaarheid met de wagen, slechte bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

dans une des gares de la jonction Nord-Midi et à Bruxelles-Luxembourg;

- de refuser tout schéma qui aboutit à délocaliser les problèmes de parking de l'aéroport de Bruxelles-National sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale;
- d'étudier l'opportunité de procéder à l'arrêt de certains trains TGV à l'aéroport de Bruxelles-National;
- de veiller à la desserte par le RER de l'aéroport de Bruxelles-National à une cadence de quatre trains par heure en complément de la desserte par des trains IC/IR, ce qui rend le projet de "people mover" superfétatoire.

5. Exploitation optimale du terminal TGV de Bruxelles-Midi et opportunité d'un second terminal TGV connecté aux réseaux IC/IR et RER

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale constate:

- que les différentes données chiffrées collectées quant à la capacité du terminal TGV de Bruxelles-Midi par rapport aux prévisions de trafic élaborées au moment de sa conception et de l'évolution du trafic réel constaté depuis laissent apparaître des réserves de capacité;
- qu'il convient dès lors de valider dans le temps les réserves de capacité disponibles par rapport à l'évolution prévisible du trafic et la situation nouvelle de l'achèvement des lignes à grande vitesse vers Amsterdam et Cologne;
- que la zone de Schaarbeek-Formation n'est pas reprise comme extension possible de pôles de bureaux au PRD par la Région, qui, en fonction de la théorie ABC concernant l'accessibilité des zones tertiaires (3), a privilégié les pôles de bureaux dans les zones centrales et réservé les localisations périphériques proches du canal pour des extensions d'entreprises;
- que le site envisagé par la SNCB pour y réaliser un second terminal TGV est particulièrement excentré et déconnecté du tissu urbain environnant. Ainsi, sur tout son flanc Est, le site est coupé des communes d'Evere et de Schaarbeek par la réserve naturelle classée du Moeraske. Quant à son flanc Ouest, la zone doit rester affectée à une fonction portuaire nécessaire au développement à cet endroit de la plate-forme multimodale pour

(3) A – au centre –, très bonne accessibilité par les transports en commun, mauvaise accessibilité par la voiture individuelle;

B – zone entourant cette zone au centre –, bonne accessibilité par les transports en commun et par la voiture individuelle;

C – zone plus périphérique –, très bonne accessibilité par la voiture individuelle, mauvaise accessibilité par les transports en commun.

voor het vrachtvervoer, wat betekent dat de spoorverbinding naar de voorhavens behouden moet blijven;

- een HST-station in een stedelijk gebied op een belangrijk knooppunt van het openbaar vervoer gelegen moet zijn, teneinde de overstapmogelijkheden te bevorderen waardoor het gebruik van de eigen wagen tot een minimum kan worden beperkt, wat niet mogelijk is in het geval van Schaarbeek-Vorming;
- niets erop wijst dat, als er een tweede HST-terminal komt, deze het enige luchthavenstation in het Brussels Gewest en elders in België zou moeten worden waar de reizigers kunnen inchecken;
- het project voor de bouw van een tweede HST-terminal in Schaarbeek-Vorming, zoals voorgesteld door de NMBS, in niet minder dan 25 perrons voorziet (in het Zuidstation zijn er in totaal 22 sporen) en volgens de (door Eurostation geciteerde) ramingen meer dan 35 miljard zou kosten, de toegangsinfrastructuur en de stadvoorzieningen niet inbegrepen;
- het huidige stationsgebouw van Schaarbeek-Reizigers, dat goed ingepast is in het stadsweefsel en op dit ogenblik onderbenut is en uitbreidingsmogelijkheden biedt op het grondgebied van Brussel-Stad en eveneens als voordeel heeft dat het ligt tussen de keerlus van lijn 28 en de splitsing L25/L26; dat de bescherming van bepaalde gedeelten van het gebouw op zich geen bezwaar is voor de herbestemming;

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad wenst dat:

- nagegaan wordt door onafhankelijke deskundigen of de HST-terminal Brussel-Zuid niet op middellange termijn verzadigd zal zijn wat het treinverkeer en het onthaal van de reizigers betreft, en ervoor gezorgd wordt dat de verschillende dienstregeling voor de pieken van het HST-verkeer (ten opzichte van het binnenlands treinverkeer) de expansie van gediversifieerd HST-verkeer vooral naar het zuiden mogelijk maakt; dat daartoe met name twee extra perrons in Brussel-Zuid gemakkelijk later voor het HST-verkeer zouden kunnen dienen;
- eerst gezorgd wordt voor de voltooiing van de werken rond het zuidstation;
- opnieuw onderzocht wordt of er enkele HST's tijdens de piekuren kunnen stoppen in het Luxemburgstation, dat ideaal gelegen is in het centrum van de Europese wijk, en of die treinen van of naar Parijs en Londen of Halle via lijn L26 kunnen rijden .
- een studie wordt uitgevoerd over de opportuniteit en de haalbaarheid van een eventuele tweede HST-terminal, rekening houdend met de “zero option” en andere mogelijke locaties, alsmede een diepgaande studie over de technische haalbaarheid van het enige mogelijke alter-

le transport marchandises, ce qui implique le maintien de la liaison ferrée à l'avant-port;

- qu'un pôle TGV en zone urbaine doit être localisé à un nœud important de transports en commun pour favoriser l'intermodalité minimisant le recours à la voiture particulière, ce qui n'est pas le cas de Schaarbeek-Formation;
- que rien n'indique que si un second terminal TGV doit être construit à Bruxelles, celui-ci devrait devenir pour autant l'unique gare aéroportuaire pour l'enregistrement des voyageurs et des bagages en Région bruxelloise et ailleurs en Belgique;
- que le projet de construction d'un second terminal TGV à Schaarbeek-Formation tel que présenté par la SNCB ne comprend pas moins de vingt-cinq voies à quais (Bruxelles-Midi: vingt-deux voies au total!) et coûterait, d'après les estimations citées par Eurostation, plus de trente-cinq milliards, infrastructures d'accès et d'équipements urbains non compris;
- que l'actuelle gare de Schaarbeek-Voyageurs est bien intégrée dans le tissu urbain, est actuellement sous-utilisée, présente des possibilités d'extension sur le territoire de la Ville de Bruxelles et présente également l'avantage de se situer entre le retour de la ligne 28 et la bifurcation L25/L36. Que le classement de certains des éléments de ce bâtiment ne constitue pas en soi un obstacle à sa réaffectation.

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale demande :

- de faire vérifier par des experts indépendants internationalement reconnus le fait que, bien conçu et exploité de manière optimale, le terminal TGV de Bruxelles-Midi ne connaîtra pas de saturation prévisible à moyen terme en ce qui concerne le trafic des trains et l'accueil offert aux voyageurs et que le décalage horaire et saisonnier des pointes de trafic TGV (décalé par rapport au trafic intérieur) permet de disposer d'une grande réserve d'expansion d'un trafic diversifié en TGV qui se fera essentiellement vers le Sud; qu'à cet effet notamment deux quais supplémentaires à la gare du Midi pourraient être ultérieurement aisément dédiés au trafic TGV;
- de veiller prioritairement à la finalisation des aménagements prévus aux alentours de la gare du Midi;
- que l'arrêt à la gare du Luxembourg, idéalement située au cœur du quartier européen, de quelques TGV aux heures de pointe les jours ouvrables et leur acheminement de ou vers Paris et Londres à partir de Hal via la L26 soit réexaminé;
- qu'une étude d'opportunité et de faisabilité d'un éventuel second terminal TGV soit réalisée en prenant en compte à la fois l'option zéro et d'autres localisations possibles, ainsi qu'une étude approfondie sur la faisabilité technique de la seule proposition alternative possible si l'on

natief als men rekening houdt met de beperkingen voor de NMBS (de tweede terminal moet absoluut gelegen zijn ten noorden van de vierhoek van Schaarbeek en ten zuiden van de splitsing tussen lijn 25N en 36N), te weten het station Schaarbeek-Reizigers;

- in deze opportuniteitsstudie wordt onderzocht of de stellingen vervat in het document van de Task Force en in de studie in verband met de optimale exploitatie van de verbinding opgaan, onder meer door het omleiden van sommige piekurtreinen via lijn 26 en 28, rekening houdend met hetgeen hiervoren gezegd is in verband met de tunnel Schuman-Josaphat;
- in het geval dat een tweede HST-terminal nodig is (inzonderheid in het kader van de uitbouw van de Eurostar-dienst tussen Amsterdam, Keulen en Londen), deze geenszins naar buiten toe mag gebouwd worden, afgesloten van het stadsweefsel en gericht op de rand en met aanzienlijke parkeermogelijkheden voor de nationale luchthaven;
- dezelfde internationaal erkende deskundigen onderzoek wijden aan het postulaat vervat in het document van de NMBS volgens hetwelk het HST-verkeer naar Brussel (te weten in hoofdzaak het verkeer van en naar Keulen en Amsterdam) tegen 2020 zou moeten verlopen via lijn 28, die intussen te dien einde zou worden aangepast, wat echter haaks staat op de wens van het Gewest om deze lijn te gebruiken voor het GEN;
- deze deskundigen ook rekening houden met de tijdsverschillen op de trajecten voor de HST door Brussel in de twee mogelijke oplossingen en met de gevolgen van de aanleg van een station in het noorden van Brussel, vanwaar de treinen in hoofdzaak naar het Zuiden zouden rijden;
- de uitvoerbaarheid van de bouw van een HST-terminal ter hoogte van het bestaande station Schaarbeek-Reizigers wordt onderzocht, waarbij het onderhoud en de bevoorrading van de treinen elders kunnen gebeuren;

De keuze van deze locatie houdt onvermijdelijk in dat de hoofdlijn van de toekomstige HST-lijnen aldaar licht moet worden gewijzigd ten opzichte van hetgeen vastgesteld is in de afgegeven stedenbouwkundige vergunning; men zal moeten nagaan of deze aanpassing al dan niet verenigbaar is met de voorstellen die zijn geformuleerd tot besluit van de effectenstudie die voorafgegaan is aan de afgifte van de vergunning en men zal moeten becijferen in welke mate de investeringen voor de HST op die plek tegen 2005 moeten worden teruggeschroefd;

- in beide gevallen aandacht wordt besteed aan de toegangswegen, te weten via de Vilvoordelaan, zowel vanuit het centrum van de stad als vanaf de Ring, en dat wordt onderzocht welke aanpassingen van het net van het openbaar vervoer nodig zijn om deze locaties te kunnen bedienen.

prend en compte les contraintes de la SNCB ("le second terminal doit impérativement se situer au nord du quadrilatère de Schaarbeek et au sud de la bifurcation entre les lignes 25N et 36N") à savoir la gare de Schaarbeek-voyageurs;

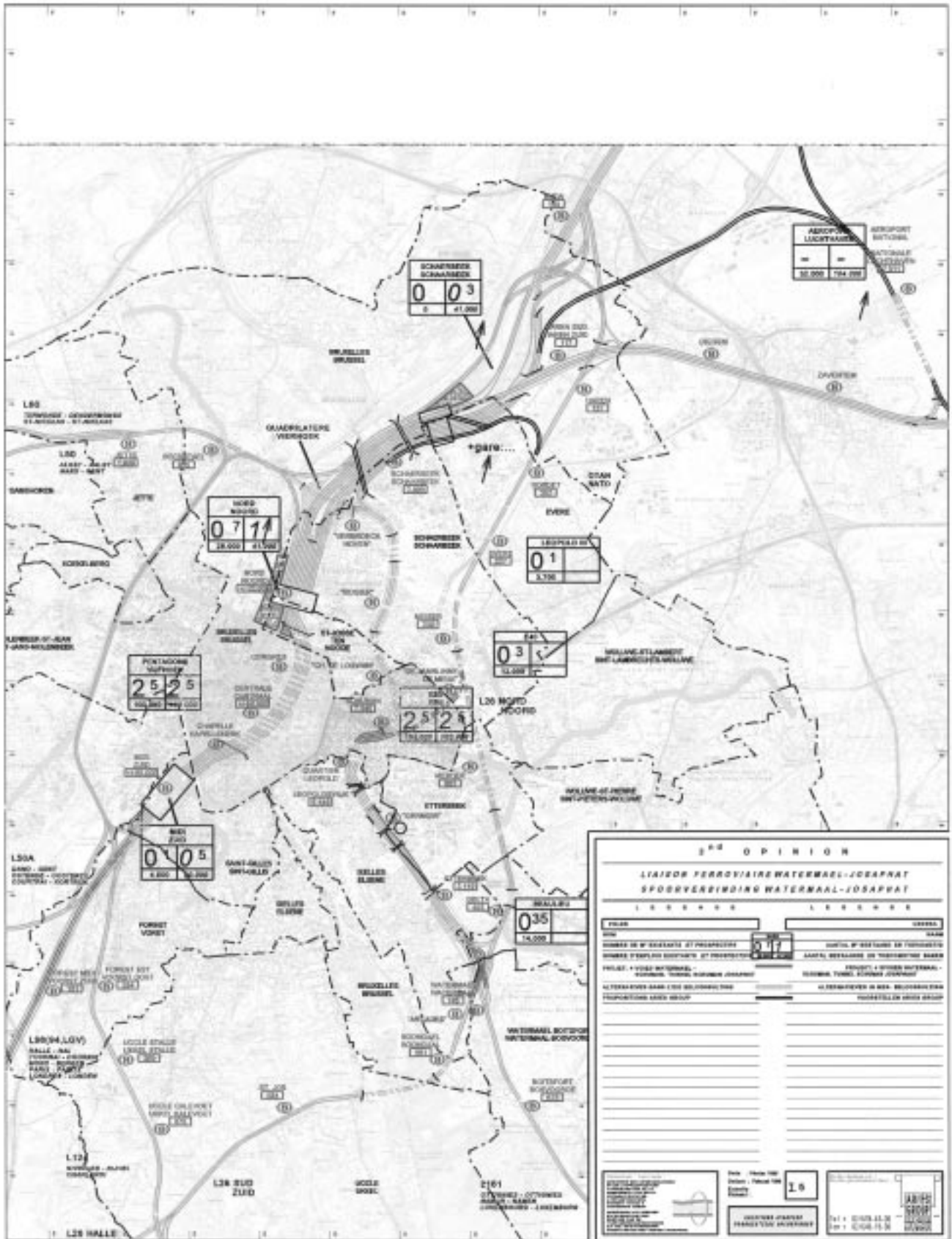
- que cette étude d'opportunité vérifie la validité des thèses reprises dans le document de la Task Force de la SNCB ainsi que dans l'étude de l'exploitation optimale de la jonction entre autres par l'acheminement de certains trains de pointe via les lignes 26 et 28 tenant compte de ce qui est dit ci-avant à propos du tunnel Schuman-Josaphat;
- que dans l'hypothèse où un second terminal s'imposerait (notamment suite au développement du service Eurostar entre Amsterdam, Cologne et Londres), il ne pourrait en aucune manière être développé de manière exogène, coupé du tissu urbain, orienté vers la périphérie et avec un développement important de stationnement pour l'aéroport de Bruxelles-National;
- que les mêmes experts indépendants internationalement reconnus étudient le postulat figurant dans le document de la SNCB selon lequel vers 2020 il faudrait acheminer le trafic TGV traversant Bruxelles (c'est-à-dire principalement le trafic de ou vers Cologne et Amsterdam) par la ligne 28, qui serait entre-temps reconfigurée à cette fin, nonobstant la volonté exprimée par la Région d'y développer le trafic RER;
- que lesdits experts prennent également en compte les différences de temps de parcours pour les TGV traversant Bruxelles entre les deux solutions envisageables et les conséquences du positionnement au Nord de Bruxelles d'une gare dont le trafic sera majoritairement orienté vers le Sud;
- que l'hypothèse de l'implantation d'un terminal TGV à hauteur de la gare de Schaarbeek-Voyageurs existante puisse être vérifiée quant à sa faisabilité, les opérations de maintenance et d'approvisionnement des trains pouvant être localisées ailleurs.

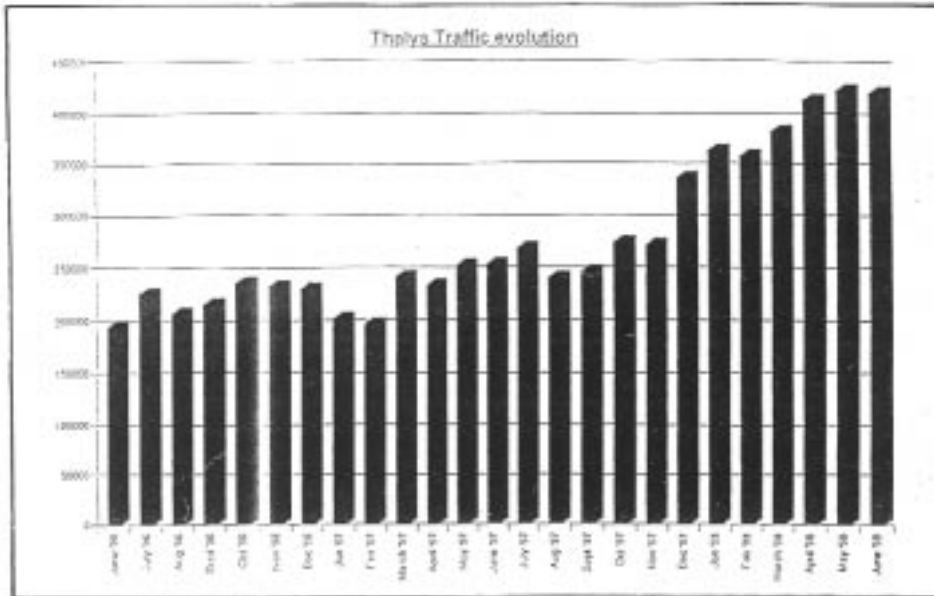
Le choix de ce site impliquant nécessairement une légère modification à cet endroit de l'axe principal des voies des futures lignes TGV par rapport au permis d'urbanisme délivré, il conviendra de vérifier si cette adaptation est plus compatible ou non avec les propositions formulées en conclusion de l'étude d'incidences qui a précédé le permis délivré et de chiffrer la réduction éventuelle des investissements TGV à réaliser sur ce site d'ici à 2005;

- que soit étudiées dans les deux cas les voies d'accès routières par l'avenue de Vilvorde tant depuis le centre de la ville que depuis le Ring autoroutier ainsi que les modifications indispensables du réseau de transport public pour desservir ces sites.

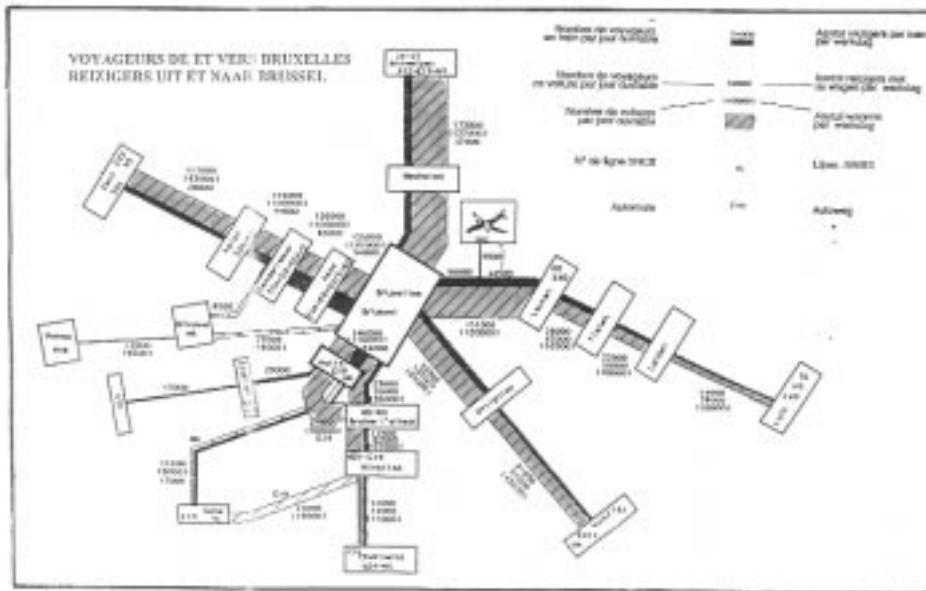
BIJLAGE –ANNEXE

**Te raadplegen kaarten van Aries Groep
Cartes du consultant Aries Group**





Global traffic 96-97-98.XLS



Belconstrut