

**BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE RAAD**

GEWONE ZITTING 1999-2000

30 JUNI 2000

AANBEVELINGEN

**betreffende de mobiliteit
in en rond Brussel**

AANBEVELINGEN

aangenomen door de Raad

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

SESSION ORDINAIRE 1999-2000

30 JUIN 2000

RECOMMANDATIONS

**concernant la mobilité
dans et autour de Bruxelles**

RECOMMANDATIONS

adoptées par le Conseil

Zie:

Voir:

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 de OESO. Sinds 1980 is het weggennet 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

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 interministerielle 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 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

- 77,0% van de NO_x-emissies en 27% van de SO_x-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 groepeerde, 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 spoorverkeer 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
- émissions de SO_x 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'accueillir 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

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).
- 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;

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).
- 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;

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;
- 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;

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;
- 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.

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 privé-vervoer;
- 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, overstapparkerplaatsen, ...). 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, zorgen 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

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 devenant 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 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 desser-

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 de Troozsquare (Brussel), Verboekhoven (Schaerbeek), Leuvensesteenweg (Sint-Joost), Josaphat (Schaerbeek), Mouterij (Elsene/Etterbeek), Arcaden (Watermaal), Disedelle (Ukkel), Moensberg (Ukkel),

vant 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 universelle (Jette), square Jules de Trooz (Bruxelles), Verboekhoven (Schaerbeek); chaussée de Louvain (St-Josse), Josaphat (Schaerbeek), Gerموir (Ixelles/Etterbeek), Arcade (Watermael), Vivier

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 exploitatietekort; 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 totstandkoming 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 exploitatieretributie. Dit voorstel zou in aan-

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'embarquement 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 une 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 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;

merking 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 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).

- 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 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).

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.

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.

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.

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.

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 parkeerzones.

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 parkeerzones 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 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.

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 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.

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 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;

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;
- établisse 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 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;

- 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 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;

- 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 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;

- 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.

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

- 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 demiminute, 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.

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

de capaciteit in de drie kokers van de Noord-Zuid-verbinding 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 Plasky laan) 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 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;

optimaliser 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 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);

- 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 worden 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 verbe-

- 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 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

teren 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 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.

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 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. 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 beschermde natuurgebied Het Moeraske; de westelijke flank moet haar bestemming als havengebied behouden omdat zulks noodzakelijk is voor de ontwikkeling van een multimodaal platform voor het vrachtvervoer, wat betekent dat de spoorverbinding naar de voorhaven 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;

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 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;

- 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 alternatief 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;

- 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 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;

- 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 hoofdas 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 Vilvoordselaan, 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.

De Griffier,

Michel PIROTTE

De Voorzitter,

Magda DE GALAN

- 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 soient 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.

Le Greffier,

Michel PIROTTE

La Présidente,

Magda DE GALAN