

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2000-2001

21 FEVRIER 2001

RECOMMANDATIONS COMPLEMENTAIRES

**concernant la 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, Claude Michel, Mme Françoise Schepmans, MM. Didier van Eyll, Alain Adriaens, Mme Geneviève Meunier, MM. Michel Van Roye, Mahfoudh Romdhani, Michel Moock, Denis Grimberghs, Johan Demol, Jan Béghin.
2. *Membres suppléants* : M. Christos Doulkeridis, Mme Evelyne Huytebroeck, MM. Yaron Pesztat, Joël Riguelle, Jos Van Assche.
3. *Autres membres* : MM. Marc Cools, Rudi Vervoort.

Voir :

Documents du Conseil :
n° A-109/1 – 99/2000 en n° A-109/2 – 99/2000.

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 2000-2001

21 FEBRUARI 2001

AANVULLENDE AANBEVELINGEN

**betreffende de 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, Claude Michel, mevr. Françoise Schepmans, de heren Didier van Eyll, Alain Adriaens, mevr. Geneviève Meunier, de heren Michel Van Roye, Mahfoudh Romdhani, Michel Moock, Denis Grimberghs, Johan Demol, Jan Béghin.
2. *Plaatsvervangers* : De heer Christos Doulkeridis, mevr. Evelyne Huytebroeck, de heren Yaron Pesztat, Joël Riguelle, Jos Van Assche.
3. *Andere leden* : de heren Marc Cools, Rudi Vervoort.

Zie :

Stukken van de Raad :
nr. A-109/1 – 99/2000 en nr. A-109/2 – 99/2000.

La présidente signale que c'est à la demande de Mme Geneviève Meunier que la commission a souhaité avoir un échange de vues relatif à l'évaluation des recommandations du Parlement concernant la mobilité dans et autour de Bruxelles pour examiner s'il échet de compléter ces recommandations suite à la publication de la « Contribution de la SNCB à la politique d'accroissement de la mobilité par le rail. Projet de plan décennal d'investissements 2001-2010 ».

M. Mahfoudh Romdhani est désigné en qualité de rapporteur. La commission souhaite assurer la continuité par rapport aux premières recommandations.

Mme Geneviève Meunier demande de pouvoir exposer la raison pour laquelle elle a souhaité cette évaluation des premières recommandations au vu du projet de plan décennal d'investissements de la SNCB pour 2001-2010.

M. Denis Grimberghs souligne d'emblée qu'il serait opportun de procéder à une évaluation à deux niveaux : ce qui relève davantage du plan d'investissements de la SNCB et ce qui relève plutôt des négociations entre les différents acteurs concernés pour le RER entre autres au sein du Groupe technique à haut niveau.

Enfin, d'autres aspects qui avaient été traités dans les premières recommandations relevaient des compétences plus régionales.

Dans des débats qui ont eu lieu à la suite de l'adoption à l'unanimité de ces recommandations et surtout des critiques émises par d'aucuns relatives à ce texte, il y avait un assez large consensus sur tous les bancs pour réaliser une évaluation de cette recommandation en commission de l'infrastructure. Que le gouvernement nous dise clairement pourquoi il ne pourrait éventuellement pas souscrire aux vœux unanimes de l'assemblée. Il faut que le gouvernement s'exprime !

La présidente est d'avis que la demande exprimée par M. Denis Grimberghs envers le gouvernement régional est moins urgente que l'évaluation des recommandations par rapport aux décisions très prochaines que prendra le gouvernement fédéral.

Rien n'empêche que la commission entende le gouvernement par la suite.

La présidente propose de procéder par étapes.

M. Michel Mook pense que la SNCB, qui était largement au courant des recommandations adoptées à l'unanimité de l'assemblée bruxelloise, en fait fi à plusieurs niveaux. Il relève le peu de cas qui est fait du développement du RER sur la ligne 28, des interrogations légitimes relatives à la saturation de la jonction Nord-Midi, des réflexions entamées autour de l'opportunité ou non de prévoir à terme un deuxième terminal TGV, etc. Pour toute

De Voorzitter zegt dat de commissie op verzoek van mevrouw Geneviève Meunier een gedachtewisseling wenst te houden over de evaluatie van de aanbevelingen van het Parlement betreffende de mobiliteit in en rond Brussel. De commissie wil nagaan of haar aanbevelingen niet moeten worden aangevuld na de verschijning van « De bijdrage van de NMBS tot het beleid van verhoging van de mobiliteit via het spoor. Ontwerp van tienjareninvesteringsplan 2001-2010 ».

De heer Mahfoudh Romdhani wordt als rapporteur aangewezen. De commissie wil zorgen voor continuïteit ten opzichte van de eerste aanbevelingen.

Mevrouw Geneviève Meunier vraagt te mogen toelichten waarom ze wenst dat de eerste aanbevelingen geëvalueerd worden na de bekendmaking van het tienjareninvesteringsplan van de NMBS voor 2001-2010.

Volgens de heer Denis Grimberghs zou het goed zijn een tweeledige evaluatie te maken, namelijk van hetgeen meer met het investeringsplan van de NMBS verband houdt en van hetgeen eerder te maken heeft met de onderhandelingen tussen de verschillende partijen die betrokken zijn bij het GEN, onder andere in de technische werkgroep op hoog niveau.

Andere aspecten die in de eerste aanbevelingen zijn behandeld, hielden verband met de gewestelijke bevoegdheden.

In de besprekingen die hebben plaatsgehadt nadat die aanbevelingen bij eenparigheid waren aangenomen en vooral na de kritiek die sommigen hebben geleverd op die tekst, hebben de parlementsleden een heel ruime consensus bereikt om die aanbevelingen in de commissie voor infrastructuur te evalueren. De spreker vraagt dat de regering klaar en duidelijk zegt waarom ze eventueel geen rekening zou kunnen houden met de unanieme wensen van de assemblee. De regering moet uitleg verschaffen !

Volgens de voorzitter is hetgeen de heer Denis Grimberghs van de gewestelijke regering vraagt minder dringend dan de evaluatie van de aanbevelingen aangezien de federale regering heel binnenkort beslissingen zal nemen.

Niets belet echter dat de commissie de regering daarna hoort.

De voorzitter stelt voor stapsgewijze te werken.

De heer Michel Mook vindt dat de NMBS, die op de hoogte was van de aanbevelingen die de Brusselse assemblee bij eenparigheid heeft aangenomen, er op verschillende vlakken geen rekening mee houdt. Hij verwijst naar het weinige dat gedaan wordt voor de uitbouw van het GEN op lijn 28. Hij verwijst ook naar de terechte vragen in verband met de verzaaging van de Noord-Zuid-verbinding, naar het overleg over de eventuele noodzaak van een

une série de points, la SNCB opère par le silence total par rapport aux recommandations ou, au contraire, enfonce le clou dans la direction opposée à la volonté exprimée par l'assemblée bruxelloise.

Mme Geneviève Meunier répète que le problème est urgent. Des décisions relatives à la SNCB seront prises d'ici au 15 mars. Elle propose qu'on se concentre sur l'évaluation des recommandations à la lecture du projet de la SNCB.

En reprenant le premier grand chapitre des recommandations de l'assemblée de juin 2000 relatif au RER, Mme Geneviève Meunier constate que la SNCB n'a pratiquement rien repris des recommandations bruxelloises en la matière. Pour la SNCB, le RER semble se limiter à une éventuelle mise à quatre voies des lignes 161 et 124. Rien n'est dit sur la réouverture de gares bruxelloises, ni sur la rénovation, ni sur la possibilité de nouvelles gares à Bruxelles.

La SNCB n'aborde en rien l'amélioration de la qualité du service pour les Bruxellois, que ce soit en matière d'augmentation des fréquences ou en matière de nouveau matériel roulant.

Il n'y a également aucune garantie en matière de financement relatif au RER. Les députés bruxellois n'ignorent pas que des discussions ont lieu actuellement entre les Régions et le Fédéral concernant le RER; celles-ci ne sont pas très avancées (on en est à la table des matières).

Les Bruxellois exigent des garanties financières pour le RER dans le plan décennal d'investissements 2001-2010 et non pas des vœux pieux sans calendrier et sans financement, comme cela se trouvait déjà dans le plan décennal précédent.

Le deuxième gros chapitre des recommandations traitait de certains problèmes particuliers d'infrastructure, dont l'extension des voies sur les lignes L161 et L124.

Plutôt qu'une mise à quatre voies, comme elle le souhaitait dans le temps, la SNCB opte pour des voies rapides 161 Bruxelles-Ottignies et 124 Bruxelles-Nivelles. La SNCB semble préférer aujourd'hui l'option d'une ligne rapide le long de la E411 avec un tunnel de 5 km sous la Forêt de Soignes. Une autre variante, qui pourrait être envisagée par la SNCB, serait de creuser un tunnel de 3,7 km à Auderghem, qui aboutirait au carrefour Léonard. Mme Geneviève Meunier pense que les députés bruxellois doivent réagir sur ces deux propositions.

Un autre point sur lequel les députés bruxellois se sont exprimés est l'exploitation optimale du terminal TGV de

deuxième HST-terminal ... De NMBS hult zich in volledige stilte over een resem punten in de aanbevelingen of, integendeel, doet het tegenovergestelde van hetgeen de Brusselse assemblee gewenst heeft.

Mevrouw Geneviève Meunier herhaalt dat het probleem dringend moet worden aangepakt. Immers, tegen 15 maart zullen er beslissingen omtrent de NMBS worden genomen. Zij stelt voor dat men, bij het lezen van het rapport van de NMBS, nagaat in hoever rekening is gehouden met de aanbevelingen.

In verband met het eerste grote hoofdstuk van de aanbevelingen van de assemblee van juni 2000 betreffende het GEN, stelt mevrouw Geneviève Meunier vast dat de NMBS nagenoeg niets heeft overgenomen uit de Brusselse aanbevelingen terzake. Voor de NMBS lijkt het GEN beperkt te blijven tot het eventueel op vier sporen brengen van de lijnen 161 en 124. Er wordt met geen woord gerept over de heropening van een aantal Brusselse stations noch over de vernieuwing of de mogelijke bouw van nieuwe stations in Brussel.

De NMBS zegt niets over de verbetering van de dienstverlening voor de Brusselaars, noch wat de frequentie noch wat het nieuw rollend materieel betreft.

Er is al evenmin enige garantie wat de financiering van het GEN betreft. De Brusselse volksvertegenwoordigers weten dat er op dit ogenblik gesprekken plaatshebben tussen de Gewesten en de federale overheid over het GEN. Die schieten echter niet goed op (de agenda wordt besproken).

De Brusselaars eisen financiële waarborgen voor het GEN in het tienjareninvesteringsplan 2001-2010 en geen vrome wensen zonder tijdschema en zonder financiering, zoals in het vorige tienjarenplan.

Het tweede grote hoofdstuk van de aanbevelingen had betrekking op sommige bijzondere infrastructuurproblemen, waaronder de uitbreiding van het aantal sporen op lijn L 161 en L 124.

In plaats van de lijnen op vier sporen te brengen, zoals de NMBS destijds wou, kiest ze voor snelspoorverbindingen op de lijnen 161 Brussel-Ottignies en 124 Brussel-Nijvel. De NMBS lijkt vandaag ook de voorkeur te geven aan een snelspoor langs de E 411, met een tunnel van 5 kilometer onder het Zoniënwood. Een andere variante die door de NMBS kan worden overwogen, zou erin bestaan in Oudergem een tunnel van 3,7 km te graven, die zou eindigen op het Leonardkruispunt. Mevrouw Geneviève Meunier vindt dat de Brusselse volksvertegenwoordigers op die twee voorstellen moeten reageren.

Een ander punt waarover de Brusselse volksvertegenwoordigers een standpunt hebben ingenomen, is de opti-

Bruxelles-Midi et l'étude de l'opportunité d'un second terminal TGV connecté aux réseaux IC/IR et RER. La SNCB est peut-être plus prudente dans la dénomination : on ne mentionne plus le terminal Bruxelles-Europe. Elle parle maintenant de l'aménagement d'un grill ferroviaire Bruxelles-Nord. Cependant, dans les annexes chiffrées, il est très clair qu'il s'agit bien du second terminal TGV et que les propositions de la SNCB ne vont pas du tout dans le sens des recommandations des parlementaires bruxellois.

Pour cet aménagement qui serait fait dans la perspective de l'accroissement de la capacité de la jonction Nord-Midi, on retrouve bien le budget de 35 milliards, qui était prévu initialement dans le document de la Task Force de la SNCB « Mobilité dans et autour de Bruxelles ».

Mme Geneviève Meunier a ainsi tracé quelques lignes contraires aux recommandations.

La députée invite ses collègues à lire la presse quotidienne. Le lobby flamand en faveur des investissements de la SNCB, favorable à la Flandre, est très fort. Il est d'ailleurs mené, avec à sa tête, le ministre-président de la Région flamande Patrick Dewael, qui demande clairement que les Régions soient impliquées dans les plans d'investissements de la SNCB et de faire sauter la clé de répartition 60 % des investissements pour la Flandre, 40 % pour la Région wallonne. Mme Geneviève Meunier souligne que Bruxelles est hors clé. Le lobby est d'ailleurs renforcé par le SERV et le VEV, qui vont dans le même sens. Du côté wallon, les forces vives commencent à réagir mais avec beaucoup moins de vigueur. A Charleroi, un front carolo s'est manifesté contre la ligne vers Gosselies qui passerait sous Zaventem. Seule Bruxelles ne se manifeste pas encore.

Mme Geneviève Meunier est convaincue que, si les parlementaires bruxellois et, de manière concomitante, le gouvernement bruxellois n'adoptent pas une position forte, les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale ne récolteront que les nuisances environnementales des grands travaux d'infrastructure de la SNCB qui ne les concernent pas et que Bruxelles connaîtra un exode urbain encore plus important. C'est pourquoi, elle demande avec vigueur que l'assemblée réaffirme une position forte réactualisée au vu des nouveaux éléments développés par la SNCB.

M. Denis Grimberghs partage la préoccupation de Mme Geneviève Meunier en ce qui concerne l'opportunité de réagir dans le calendrier prévu. Le député s'interroge toutefois sur le rôle du gouvernement bruxellois.

Le député suppose que les documents, qui ont été transmis aux commissaires, l'ont été pour demande d'avis aux exécutifs régionaux, notamment aux ministres bruxellois concernés. Le député souhaiterait savoir si le gouverne-

male exploitation van de HST-terminal Brussel-Zuid en de studie over de eventuele noodzaak van een tweede HST-terminal die verbonden is met het IC/IR-netwerk en met het GEN. De NMBS is misschien wat voorzichtiger wat de benaming betreft. Er is niet langer sprake van een terminal Brussel-Europa maar van een sporenrooster Brussel-Noord. Uit de bijlagen met de cijfers blijkt echter duidelijk dat het wel degelijk gaat over een tweede HST-terminal en dat de voorstellen van de NMBS helemaal geen rekening houden met de aanbevelingen van de Brusselse parlementsleden.

Voor dit project dat zou worden uitgevoerd in het vooruitzicht van de verhoging van de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding, is 35 miljard uitgetrokken, zoals oorspronkelijk was vastgesteld in het document van de Task force van de NMBS, « Mobiliteit in en rond Brussel ».

Mevrouw Geneviève Meunier wijst hiermee op enkele punten die ingaan tegen de aanbevelingen.

De volksvertegenwoordigster vraagt haar collega's de dagbladen te lezen. De Vlaamse lobby die ijvert voor investeringen van de NMBS ten gunste van Vlaanderen is heel sterk. Ze wordt aangevoerd door de minister-president van het Vlaams Gewest, Patrick Dewael, die duidelijk vraagt dat de Gewesten hun zeg krijgen in de investeringsplannen van de NMBS en om de verdeelsleutel van de investering van 60 % voor Vlaanderen en 40 % voor het Waals Gewest te wijzigen. Mevrouw Geneviève Meunier wijst erop dat Brussel buiten die sleutel valt. De lobby krijgt bovendien steun van de SERV en het VEV, die hetzelfde standpunt innemen. Aan Waalse kant beginnen de stuwendende krachten te reageren, zij het minder fors. In Charleroi is er een front gevormd tegen de lijn naar Gosselies, die onder Zaventem zou doorgaan. Alleen Brussel reageert nog niet.

Mevrouw Geneviève Meunier is ervan overtuigd dat, als de Brusselse parlementsleden en ook de Brusselse regering geen duidelijk standpunt innemen, de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest alleen de milieuhinder zullen ondervinden van de grote infrastructuurwerken van de NMBS, waar ze geen voordeel uit zullen halen. Bovendien zullen de Brusselaars nog meer uit de stad wegvluchten. De spreekster dringt er dan ook op aan dat de assemblee een bijgestuurd duidelijk standpunt inneemt gelet op de nieuwe plannen van de NMBS.

De heer Denis Grimberghs is het er met mevrouw Geneviève Meunier over eens dat er binnen de gestelde termijn moet worden gereageerd. De volksvertegenwoordiger stelt zich echter vragen over de rol van de Brusselse regering.

De volksvertegenwoordiger veronderstelt dat de stukken die aan de commissieleden zijn bezorgd, om advies zijn overgezonden aan de gewestregeringen en onder meer aan de betrokken Brusselse ministers. De volksvertegenwoor-

ment a déjà examiné le projet de la SNCB, s'est prononcé ou compte le faire, dans quels délais.

Il lui semble que les députés devraient savoir si le gouvernement a procédé à une étude approfondie du document de la SNCB.

Outre la demande qui porte sur une collaboration entre l'assemblée et le gouvernement pour actualiser la position bruxelloise en matière de développement du rail, M. Denis Grimberghs demande que le gouvernement délègue – comme il l'avait fait pour les premières recommandations – ses experts qui avaient déjà suivi les travaux en réalisant des apports importants.

M. Michel Moock partage les affirmations de ses collègues précédents. Il réaffirme que les Bruxellois n'ont pas envie d'être trompés et lésés une fois de plus dans les investissements de la SNCB. Il serait heureux d'entendre le ministre-président bruxellois défendre aussi bien les intérêts de Bruxelles en matière de développement des investissements ferroviaires pour les Bruxellois que ne le fait le ministre-président flamand.

Il répète que, selon lui, il pourrait être utile d'entendre l'avis de la ministre fédérale, tout en reconnaissant qu'il y a urgence, étant donné le délai du 15 mars.

M. Alain Adriaens estime également qu'il est grand temps d'entendre la position du gouvernement bruxellois, étant donné les déclarations faites tant par les gouvernements flamand que wallon. Peut-être est-ce dû à une dissension au sein du gouvernement bruxellois, qui ne parvient pas à établir une position unanime ? Face à ces carences du gouvernement, il est d'autant plus important de réaffirmer de manière unanime les recommandations de l'assemblée.

M. Alain Adriaens pense qu'un rapide coup d'œil sur l'annexe 7 reprenant les données chiffrées de la mobilité dans et autour de Bruxelles permet d'avoir une vue concise des projets de la SNCB pour Bruxelles.

Le premier point de cette annexe reprend les aménagements des gares et parkings, non seulement sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, mais dans les 40 km de l'Hinterland. Un montant de seulement 4,5 milliards est prévu sur dix ans, ce qui est peu pour la création de nouvelles gares. Les députés bruxellois demandaient pourtant, dans leurs recommandations, d'examiner cette donnée suivant les critères de densité de population de la zone desservie, les pôles d'emploi, les établissements d'utilité publique, l'intermodalité avec d'autres modes de déplacements mécanisés, l'absence de tout autre desserte par le transport public. Il rappelle que les recommandations demandaient notamment d'examiner les points d'arrêts

diger wenst te weten of de regering het ontwerp van de NMBS al heeft onderzocht, al een standpunt heeft ingenomen of zal innemen, en tegen wanneer.

Volgens hem zouden de volksvertegenwoordigers moeten weten of de regering het document van de NMBS grondig heeft onderzocht.

Naast de vraag die betrekking heeft op een samenwerking tussen de assemblee en de regering teneinde het Brussels standpunt betreffende de projecten voor het spoor bij te stellen, vraagt de heer Denis Grimberghs ook dat de regering, net zoals in het kader van de eerste aanbevelingen, deskundigen afvaardigt die de werkzaamheden hebben gevolgd en die een belangrijke inbreng kunnen hebben.

De heer Michel Moock is het eens met de vorige spreker en bevestigt opnieuw dat de Brusselaars geen zin hebben om nog eens bedrogen te worden en benadeeld te worden in de investeringen van de NMBS. Hij zou graag zien dat de Brusselse minister-president de belangen van de Brusselaars op het vlak van de spoorweginvesteringen ten gunste van de Brusselaars even goed verdedigt als de Vlaamse minister-president dat doet.

Hij herhaalt dat hij vindt dat het interessant zou zijn het standpunt van de federale minister te kennen maar hij geeft toe dat de tijd dringt, gelet op de termijn die op 15 maart verstrijkt.

Ook de heer Alain Adriaens vindt dat het hoog tijd is dat de Brusselse regering haar standpunt bekendmaakt, gelet op de verklaringen van zowel de Vlaamse als de Waalse regering. Of zijn er meningsverschillen in de Brusselse regering, waardoor ze geen eensgezind standpunt kan innemen? Aangezien de regering in gebreke blijft, is het des te belangrijker dat de assemblee zijn aanbevelingen unaniem herbevestigt.

Volgens de heer Alain Adriaens krijgt men een goed beeld op de plannen van de NMBS voor Brussel als men een blik werpt op bijlage 7 waarin de cijfergegevens over de mobiliteit in en rond Brussel zijn weergegeven.

Het eerste punt van deze bijlage heeft betrekking op de bouw van stations en parkeergelegenheden, niet alleen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar in een straal van 40 km errond. Er wordt slechts 4,5 miljard uitgetrokken voor een periode van tien jaar, hetgeen weinig is voor de bouw van nieuwe stations. De Brusselse volksvertegenwoordigers vroegen in hun aanbevelingen echter om dit gegeven te onderzoeken op grond van criteria zoals de bevolkingsdichtheid in de gebieden die worden bediend, de werkgelegenheidspolen, de instellingen van openbaar nut, de mogelijkheid om over te stappen op andere gemechaniseerde vervoersmodi, de afwezigheid van elke andere bediening door het openbaar ver-

prévus dans les différents outils de planification régionale : Ganshoren, avenue de l'Exposition Universelle (Jette), square Jules de Trooz (Bruxelles), Verboeckhoven (Schaerbeek), chaussée de Louvain (Saint-Josse), Josaphat (Schaerbeek), Gerموir (Ixelles/Etterbeek), Arcade (Watermael), Vivier d'Oie (Uccle), Moensberg (Uccle), Wielmans-Ceuppens (Forest), La Roue (Anderlecht), Erasme (Anderlecht), Cureghem (Anderlecht), Gare de l'Ouest (Molenbeek) et Simonis (Koekelberg).

Cette préoccupation prioritaire pour que le RER serve également aux Bruxellois n'est pas réellement rencontrée dans cette enveloppe. Et ce d'autant moins que ces 4,5 milliards sur dix ans concernent également des parkings et que, pour l'année 2001-2002, le budget prévu est de zéro franc. Ce n'est qu'en 2003 qu'il est entamé avec un montant de 100 millions seulement.

Ce chiffre effraie réellement le député : lorsque la Région bruxelloise mettra sur la table des demandes chiffrées précises, il faudra que ce budget soit largement étoffé.

Dans ses recommandations, l'assemblée bruxelloise demandait de réaliser une étude de prévision d'augmentation de trafic pour étudier l'opportunité ou non d'augmenter le nombre de voies sur les lignes 161 et 124. Le Parlement soutenait également la prise de position du gouvernement bruxellois, qui avait estimé que la mise à quatre voies de la ligne 124 entre Uccle-Calevoet et la gare du Midi serait très pénalisante pour les riverains et qu'il y aurait lieu d'en examiner la faisabilité et de se limiter éventuellement à deux voies au-delà de la bifurcation de la ligne 26 d'Uccle-Calevoet vers la ville. Le gouvernement soutenu en cela par l'assemblée, dans ses recommandations demandait la même chose pour le tronçon Watermael-Boitsfort sur la ligne 161. Aujourd'hui, la SNCB prévoit dans les investissements « mobilité dans et autour de Bruxelles », dès lors sur le dos des Bruxellois, trois investissements pour la ligne 161, le premier étant Watermael-Boitsfort. E411 – Louvain-la-Neuve, le deuxième étant : 161 Louvain-la-Neuve – E411 – Daussoulx et le troisième étant un lien entre les lignes 161 et 162 Daussoulx-Sart-Bernard pour un montant total d'un peu plus de 40 milliards. Le député ne peut admettre qu'on impute aux Bruxellois des investissements qui ne sont pas nécessaires pour le passage du RER vers Bruxelles sur ces lignes. En effet, comme le rappelait l'assemblée dans ses recommandations de juin 2000, aux heures de pointes sur les tronçons bruxellois de ces lignes, le trafic qui prévalait à l'horaire SNCB de 1967 serait comparable au trafic de type RER prévu dans le projet SOFRETU sur les mêmes voies. En y rajoutant le tunnel Schuman-Josaphat, qui est le prochain poste qui est prévu dans cette annexe, on arrive à un budget de 60 milliards alors que la mise à quatre voies initiale prévue coûtait plus ou moins 20 milliards. Si la volonté de la Région wallonne est de continuer à souhaiter cette mise à quatre voies pour améliorer l'offre ferroviaire vers le Sud

voer. De spreker herinnert eraan dat er in de aanbevelingen onder meer gevraagd werd om de haltes te onderzoeken die in de verschillende gewestelijke plannen zijn vastgesteld: Ganshoren, Wereldtentoonstellingslaan (Jette), Jules Detroozeplein (Brussel), Verboeckhoven (Schaerbeek), Leuvensesteenweg (Sint-Joost) Josaphat (Schaerbeek), Gerموir (Elsene/Etterbeek), Arcade (Watermaal), Ganzevijver (Ukkel), Moensberg (Ukkel), Wielmans-Ceuppens (Vorst), het Rad (Anderlecht), Erasmus (Anderlecht), Kuregem (Anderlecht), Weststation (Molenbeek) en Simonis (Koekelberg).

Met deze prioritaire eis om ervoor te zorgen dat het GEN ook de Brusselaars ten goede komt, wordt niet echt rekening gehouden in dat budget, te meer daar die 4,5 miljard voor tien jaar ook moet dienen voor parkeergelegenheid en er voor 2001-2002 geen frank is uitgetrokken. Pas in 2003 wordt er slechts 100 miljoen uitgetrokken.

Dit verontrust de volksvertegenwoordiger. Als het Brussels Gewest precieze becijferde eisen stelt, dan moet er op die begroting voldoende geld uitgetrokken worden.

In zijn aanbevelingen vroeg de Brusselse assemblee een studie te maken van de voorziene toename van het verkeer teneinde na te gaan of het aantal sporen van lijn 161 en 124 al dan niet moet worden uitgebreid. Het Parlement steunde ook het standpunt van de Brusselse regering, die van mening was dat het op vier sporen brengen van lijn 124 tussen Ukkel-Calevoet en het Zuidstation de omwonenden veel hinder zou berokkenen en dat het interessant zou zijn geweest de haalbaarheid daarvan te onderzoeken en zich eventueel te beperken tot twee sporen voorbij de splitsing van lijn 26 van Ukkel-Calevoet naar de stad. De regering wordt hierin gesteund door de assemblee, die in zijn aanbevelingen hetzelfde vroeg voor het gedeelte Watermaal-Bosvoorde op lijn 161. Vandaag voorziet de NMBS in haar investeringen in het kader van de mobiliteit in en rond Brussel, en overigens op de rug van de Brusselaars, drie investeringen voor lijn 161: de eerste, Watermaal-Bosvoorde – E 411 – Louvain-La-Neuve; de tweede, 161 Louvain-La-Neuve – E 411 – Daussoulx; de derde, een verbinding tussen lijn 161 en 162 Daussoulx-Sart-Bernard, voor een totaal bedrag van iets meer dan 40 miljard. De volksvertegenwoordiger kan niet aanvaarden dat men de Brusselaars laat opdraaien voor investeringen die niet noodzakelijk zijn voor de doortocht van de GEN-voertuigen op deze lijnen in de richting van Brussel. De assemblee heeft in zijn aanbevelingen van juni 2000 immers al gewezen op het feit dat, tijdens de spitsuren op deze lijnen op het Brussels grondgebied, het verkeer volgens de uurregeling van de NMBS van 1967 vergelijkbaar zou zijn met het GEN-verkeer volgens de SOFRETU-studie op dezelfde sporen. Als men daar nog de Schuman-Josaphat-tunnel aan toevoegt – de volgende post in die bijlage – komt men tot een begroting van 60 miljard terwijl het oorspronkelijke project om de lijn op vier sporen te brengen ongeveer 20 miljard kostte. Als het Waals Gewest blijft aandringen dat

de Bruxelles, il invite ses collègues wallons, ainsi que le gouvernement wallon, à trouver un investissement plus rationnel que celui-là.

Le député est convaincu que les propositions de la SNCB pour le Sud du pays sont tellement scabreuses qu'elles sont peut-être proposées pour qu'elles ne se réalisent jamais. Il faut oser proposer cette nouvelle ligne 161 N avec deux alternatives. La première consiste à creuser un tunnel de 5 km de Jezus-Eik au plateau de la forsterie sous la Forêt de Soignes, soit par tunnelier (dans ce cas l'investissement prévu est dérisoire), soit à l'air libre. Les dégâts seront de toute manière inacceptables pour les Bruxellois.

La deuxième variante consiste à creuser un tunnel sous le tunnel Léonard. Peut-être que le but inavoué de la SNCB est de faire s'écrouler le tunnel comme celui d'Arlon à Athus pour assurer un réel succès au RER par un report modal forcé de la voiture vers le RER. Il n'y a pas de solution plus radicale que de bloquer toutes les autoroutes vers Bruxelles. Cette alternative passerait à gauche du centre ADEPS de la Forêt de Soignes pour traverser tout Auderghem et venir se raccrocher vers la gare d'Etterbeek à Delta. L'assemblée devra soutenir le ministre de l'environnement, bourgmestre empêché d'Auderghem, s'il intervient dans le bon sens dans ce dossier.

Comme le rappelait Mme Geneviève Meunier, la SNCB ne parle plus du terminal Bruxelles-Europe, mais propose des investissements de 4,23 milliards pour Bruxelles Nord-Schaerbeek, horizon 2005 et de 9,6 milliards sur le même poste pour l'horizon 2010.

Si on y rajoute les autres investissements prévus entre le Pont Van Praet et Haren, on arrive à un total de 43 milliards.

De manière unanime dans ses recommandations, l'assemblée régionale demandait des études préliminaires, entre autres celle portant sur la finalisation du terminal TGV à la gare du Midi et la meilleure exploitation de la jonction Nord-Midi, avant de prévoir un second terminal.

Le gouvernement fédéral, lors de sa déclaration du 17 octobre 2000, marquait seulement son accord pour l'étude préliminaire relative à ce second terminal. On est bien loin de tout cela dans le projet de la SNCB : dès 2002, on ne peut plus parler de budget d'étude car les investissements commencent à se chiffrer sérieusement. Malgré toutes les mises en garde, la SNCB persiste et signe.

M. Alain Adriaens ne peut que constater que les Bruxellois ont été une fois de plus trompés. Des investis-

de lijn op vier sporen wordt gebracht om het spooraanbod naar het zuiden van Brussel te verbeteren, dan vraagt de spreker aan zijn Waalse collega's en aan de Waalse regering om een investering te vinden die rationeler is dan de voormelde.

De volksvertegenwoordiger is ervan overtuigd dat de voorstellen van de NMBS voor het zuiden van het land zo onbetamelijk zijn dat men misschien wil dat ze nooit zouden worden verwezenlijkt. Men moet deze nieuwe lijn 161 met twee alternatieven durven voorstellen. Het eerste voorstel bestaat erin een verbinding van vijf km tot stand te brengen van Jezus-Eik naar het plateau van de Vorsterie, onder het Zoniënwoud, te weten via een tunnel (in dit geval is de uitgetrokken investering belachelijk laag), ofwel bovengronds. De schade zou in ieder geval voor de Brusselaars onaanvaardbaar zijn.

De tweede variante bestaat erin een tunnel te graven onder de Leonardtunnel. Misschien is het de bedoeling van de NMBS de tunnel te laten instorten zoals die van Aarlen naar Athus opdat het GEN werkelijk een succes zou zijn omdat men zou verplichten om van de wagen over te stappen op het GEN. Er bestaat geen radicaler oplossing dan alle autostrades naar Brussel af te sluiten. Deze alternatieve lijn zou links van het Adepscentrum in het Zoniënwoud lopen, heel Oudergem doorkruisen en in Delta de richting van het station van Etterbeek uitgaan. De assemblee zal de minister van Leefmilieu, burgemeester met verlof van Oudergem, moeten steunen als hij in dit dossier in de goede zin ingrijpt.

Mevrouw Geneviève Meunier heeft er al op gewezen dat de NMBS niet langer spreekt van een terminal Brussel-Europa maar tegen 2005 investeringen voorstelt ten belope van 4,23 miljard voor Brussel-Noord – Schaerbeek, en van 9,6 miljard voor dezelfde post tegen 2010.

Als men daar de andere investeringen aan toevoegt die gepland zijn tussen de Van Praetbrug en Haren, komt men tot een totaal van 43 miljard.

In zijn aanbevelingen vroeg de gewestelijke assemblee unaniem dat er voorafgaande studies zouden worden gemaakt, onder andere over de voltooiing van het HST-terminal in het Zuidstation en de betere exploitatie van de Noord-Zuidverbinding alvorens een tweede terminal te plannen.

De federale regering ging in haar verklaring van 17 oktober 2000 alleen akkoord met de voorafgaande studie betreffende die tweede terminal. In het ontwerp van de NMBS staan we daar nog heel ver van af: vanaf 2002 is er geen sprake meer van een begroting voor studies aangezien de investeringen zwaar beginnen door te wegen. Ondanks alle waarschuwingen blijft de NMBS bij haar standpunt.

De heer Alain Adriaens kan alleen maar vaststellen dat de Brusselaars nog maar eens bedrogen zijn. Hij verwijst

sements de travaux publics prévus dans un an et demi, cela veut bien dire que les études sont déjà finalisées malgré la prise de position unanime des Bruxellois dans leurs recommandations. Les seuls points qui pourraient être positifs, sont les deux points repris pour la ligne 124 Braine l'Alleud-Linkebeek, troisième et quatrième voies, et Braine l'Alleud-Nivelles, troisième et quatrième voies et aménagements à Nivelles, pour un montant total de 17,2 milliards. Dans ses recommandations, l'assemblée avait mis en garde pour les dégâts que la mise à quatre voies de la L 124 pourrait provoquer à Forest, Uccle, Saint-Gilles et, en Région flamande, à Rhode-Saint-Genèse et Linkebeek (également des communes densément peuplées). A ce niveau-là, la SNCB propose quatre alternatives, qui vont d'un montant de 15,5 milliards à 20 milliards.

La proposition maximale reprise dans le document de la Task Force « Mobilité dans et autour de Bruxelles » de la SNCB induirait beaucoup de destructions dans le tissu urbain bruxellois. Deux autres options limitent l'élargissement des voies soit à Uccle-Callevoet, soit à Linkebeek et une quatrième option consiste en la création de lignes nouvelles quittant la ligne 124 à Gosselies.

Même cette dernière alternative de création d'une nouvelle ligne 130 N Daussoix-Gosselies se chiffre à 19 milliards. C'est bien le seul endroit où la SNCB s'est donné la peine de proposer différentes alternatives en permettant d'éviter un surplus de nuisances en Région bruxelloise.

Le dernier point de cette annexe chiffrée des investissements en matière de mobilité dans et autour de Bruxelles concerne l'aménagement de la ligne 28. Les recommandations de juin 2000 du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale reprenaient clairement la possibilité de diversifier l'aboutissement des trains de pointe à Bruxelles, soit par les lignes 26 et 161, soit par la ligne 28 de manière à alléger la congestion de pointe du trafic dans la jonction Nord-Midi. Dans ces investissements-ci, l'aménagement de la ligne 28 est reporté aux calendes grecques ; la SNCB se propose d'y investir seulement 200 millions en 2009 et 500 millions en 2010. Dans la masse de projets de la SNCB il faudra en éliminer ; vu l'enveloppe finie et bornée des investissements finançables, il est certain qu'un montant dérisoire reporté vers la fin de l'échéancier sera le premier à passer à la trappe.

En conclusion, sur une seule page, le député a pu clairement établir la surdité de la SNCB aux demandes bruxelloises.

M. Jan Béghin réitère ses craintes : en travaillant ainsi, l'assemblée bruxelloise tourne en rond. Les décisions doivent être prises ailleurs qu'en son sein.

Il veut bien soutenir les demandes bruxelloises du Parlement. Mais si les députés bruxellois souhaitent soutenir la ministre fédérale de la mobilité, la moindre des

naar investeringen voor openbare werken die over anderhalf jaar gepland zijn. Dat wil zeggen dat de studies al klaar zijn ondanks het eensgezind standpunt van de Brusselaars in hun aanbevelingen. De enige punten die als positief zouden kunnen worden beschouwd, zijn de twee punten voor lijn 124 Eigenbrakel-Linkebeek, derde en vierde spoor, en Eigenbrakel-Nijvel, derde en vierde spoor met werken in Nijvel, voor het totaal bedrag van 17,2 miljard. In zijn aanbevelingen had de assemblee gewaarschuwd voor de schade die het op vier sporen brengen van lijn L 124 zou kunnen veroorzaken in Vorst, Ukkel, Sint-Gillis en, in het Vlaams Gewest, in Sint-Genesius-Rode en Linkebeek (eveneens dicht bevolkte gemeenten). Terzake stelt de NMBS vier alternatieven voor, gaande van 15, 5 miljard tot 20 miljard.

Het meest ingrijpende voorstel waarvan sprake in het document van de Task Force van de NMBS, « Mobiliteit in en rond Brussel », zou heel wat schade aan het Brussels stadsweefsel berokkenen. Twee andere opties beperken de uitbreiding van de sporen, te weten in Ukkel-Callevoet of in Linkebeek; een vierde optie bestaat erin om nieuwe lijnen aan te leggen, die lijn 124 in Gosselies verlaten.

Zelfs dit laatste alternatief voor de aanleg van een nieuwe lijn 130 N Daussoix-Gosselies zou 19 miljard kosten. Dit is het enige punt waarvoor de NMBS zich de moeite getroost heeft om verschillende alternatieven voor te stellen die hinder in het Brussels Gewest moeten voorkomen.

Het laatste punt van deze bijlage met cijfers voor investeringen inzake mobiliteit in en rond Brussel heeft betrekking op de aanleg van lijn 28. De aanbevelingen van juni 2000 van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad verwijzen duidelijk naar de mogelijkheid om de piekurtreinen in Brussel via lijn 26 en lijn 161 of via lijn 28 te laten rijden, waardoor de Noord-Zuidverbinding tijdens de piekuren minder zou worden verzadigd. In het kader van deze investering worden de werken op lijn 28 op de lange baan geschoven. De NMBS wil er in 2009 slechts 200 miljoen aan besteden, in 2010, 500 miljoen. Er moet een selectie gemaakt worden in de projecten van de NMBS. Aangezien de kredieten voor de financierbare investeringen beperkt zijn, is het zeker dat een belachelijk bedrag dat aan het einde van termijnplanning komt, als eerste zal sneuvelen.

De volksvertegenwoordiger komt tot het besluit dat de NMBS doof blijft voor de Brusselse eisen.

De heer Jan Béghin herhaalt zijn vrees: als men aldus te werk gaat zal de Brusselse assemblee in een kringetje rondraaien. De beslissingen moeten elders worden genomen.

Hij wil de eisen die het Parlement voor Brussel stelt wel steunen, maar als de Brusselse volksvertegenwoordigers de federale minister voor Mobiliteit wensen te steunen, dan

choses serait qu'elle soit auditionnée, si du moins elle est encore compétente en la matière. Le député souhaite savoir si Mme Durant a tenu compte des revendications bruxelloises.

M. Jean-Pierre Cornelissen n'a pu étudier les dossiers volumineux de la SNCB, qui lui sont parvenus fort tard. Il pense que par rapport aux premières recommandations, qui ont été élaborées après plusieurs mois de travail, le Parlement peut se borner à les rappeler en élaborant de brèves recommandations complémentaires.

Il suggère, pour gagner du temps, de convoquer les personnes qui ont une réelle compétence dans ce dossier. Il lui semble qu'outre Mme Durant, il serait utile de convoquer également les responsables de la SNCB, dont M. Etienne Schouppe.

M. Michel Moock ne peut que constater, comme ses collègues précédents, que pour la SNCB, le RER servira uniquement les navetteurs et non pas les Bruxellois. La ligne 28 n'est plus évoquée que dans les médias. Il est clair que les responsables de la SNCB ne tiennent nullement compte des Bruxellois.

Peut-être serait-il utile que Mme Durant et M. Verhofstadt soient auditionnés, mais il n'est pas persuadé que cela renforcerait les positions bruxelloises. Il faut faire état à temps là où il convient des demandes bruxelloises en matière d'investissements ferroviaires.

M. Mahfoudh Romdhani a clairement constaté dans le document qu'on n'avait pas tenu compte des recommandations bruxelloises.

Les délais ne permettent pas d'auditionner d'autres responsables. Il suggère que la présidente envoie un courrier aux personnes compétentes pour rappeler les recommandations précédentes et qu'elle y joigne éventuellement les recommandations complémentaires en leur demandant d'en tenir réellement compte. Le problème des délais est tellement important, qu'il faut surseoir à la demande de certains membres de la commission. Et ce, d'autant plus que les choses s'accélérent et que la pression de d'aucuns augmente (la presse fait largement écho aux prises de positions flamandes).

Le rapporteur tient à défendre la position exceptionnelle du Parlement bruxellois. Aucune autre assemblée n'a travaillé de manière aussi approfondie et aussi longue pour rédiger une position unanime qui a eu un large écho. Comme d'autres collègues, il souhaiterait que le gouvernement relaie réellement les recommandations de l'assemblée bruxelloise ou qu'il explique pourquoi il ne souhaite pas le faire.

M. Jan Béghin reste persuadé qu'il faut entendre Mme Durant.

zou deze laatste op zijn minst moeten worden gehoord, ten minste als ze dan nog voor deze aangelegenheid bevoegd is. De volksvertegenwoordiger wenst te weten of mevrouw Durant rekening heeft gehouden met de Brusselse eisen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen zegt dat hij de dikke dossiers van de NMBS niet heeft kunnen bestuderen omdat hij ze veel te laat heeft ontvangen. Hij vindt dat, rekening houdend met de eerste aanbevelingen, die zijn opgesteld na maanden van werkzaamheden, het Parlement zich ertoe kan beperken eraan te herinneren door korte bijkomende aanbevelingen op te stellen.

Hij stelt voor dat men, om tijd te sparen, alleen die personen uitnodigt die in dit dossier werkelijk bevoegdheid hebben. Het zou interessant zijn om naast mevrouw Durant ook de NMBS-top uit te nodigen, onder wie de heer Etienne Schouppe.

De heer Michel Moock kan, net als zijn vorige collega's alleen maar vaststellen dat de NMBS met het GEN alleen de pendelaars en niet de Brusselaars wil dienen. In de pers is geen sprake meer van lijn 28. Het is duidelijk dat de NMBS-top in geen enkel geval rekening houdt met de Brusselaars.

Het zou misschien interessant zijn een hoorzitting te houden met mevrouw Durant en de heer Verhofstadt. De spreker is er echter niet van overtuigd dat dit het standpunt van de Brusselaars zal versterken. Men moet de Brusselse eisen inzake spoorweginvestering tijdig en op de juiste plaats bekendmaken.

De heer Mahfoudh Romdhani heeft in het document duidelijk kunnen vaststellen dat er geen rekening is gehouden met de Brusselse aanbevelingen.

Er is geen tijd meer om andere topmensen te horen. Hij stelt voor dat de voorzitter de bevoegde personen bij brief herinnert aan de vorige aanbevelingen, er eventueel de aanvullende aanbevelingen bijvoegt en hen verzoekt om er daadwerkelijk rekening mee te houden. Er is zo weinig tijd dat het verzoek van sommige commissieleden voor het ogenblik niet ingewilligd kan worden, te meer daar er schot in de zaak komt en sommigen meer druk beginnen uit te oefenen (de Vlaamse standpunten komen uitvoerig aan bod in de pers).

De rapporteur staat erop de uitzonderlijke positie van het Brussels Parlement te verdedigen. Geen enkele andere assemblee heeft zo grondig en zo lang gewerkt om een unaniem standpunt op te stellen dat veel weerklank heeft gevonden. Zoals andere collega's wenst hij dat de regering kennis geeft van de aanbevelingen van de Brusselse assemblee of uitlegt waarom ze dat niet wenst te doen.

De heer Jan Béghin blijft ervan overtuigd dat mevrouw Durant gehoord moet worden.

M. Denis Grimberghs partage la préoccupation du rapporteur, tout en rappelant qu'il est réellement exceptionnel qu'une assemblée régionale puisse auditionner une vice-première ministre. Il ne faut pas se tromper de cible. Les députés bruxellois doivent œuvrer pour que le gouvernement bruxellois muscle sa position et soutienne les demandes des parlementaires bruxellois, qui ne sont pas entendues par la SNCB et ce, d'autant moins que son conseil d'administration n'a que trop peu de représentants bruxellois.

M. Denis Grimberghs est persuadé que la commission peut être en mesure de faire un certain nombre de recommandations nouvelles ; il est faux d'affirmer que rien n'a changé depuis juin 2000.

La SNCB est réellement venue perturber les débats avec ses propositions de train au milieu de l'autoroute, tant vers le Sud qu'à partir de Zaventem vers le Nord. Selon lui, ce fait nouveau peut être extrêmement perturbateur, notamment pour la mise en route rapide du RER. Il faut souligner que ni la Région wallonne, ni Bruxelles ne sont demanderesse de ces lignes ferroviaires, au milieu de l'autoroute.

M. Denis Grimberghs rappelle que les parlementaires bruxellois avaient un certain nombre d'alliés en Région wallonne. Aujourd'hui, les édiles communaux du Brabant wallon doivent avoir beaucoup de courage pour dire qu'ils veulent encore une mise à quatre voies de la ligne 161, alors que la SNCB clame haut et fort qu'elle a une solution alternative, qui serait beaucoup moins dommageable (moins d'expropriations, nuisances environnementales moindres).

Le député est convaincu que la tentation est forte de voir évoluer la position des mandataires wallons, suite à cette hypothèse alternative, qui donne l'illusion de la modernité et de la préoccupation de la SNCB pour induire des nuisances moindres lors de la réalisation de grands projets d'infrastructures.

M. Denis Grimberghs souligne que ces propositions fantaisistes risquent de remettre en question l'accord du 30 mars 1999; l'unanimité bruxelloise et wallonne sur cet accord risque de voler en éclat.

En ce qui concerne la ligne 28, le député se doit de constater que lorsque la SNCB l'aborde, c'est toujours pour y faire passer des TGV et non pas des trains RER. Il se réfère notamment à un document de septembre 2000 de la SNCB, qui aborde le thème.

Quant au second terminal TGV, anciennement dénommé par la SNCB « Bruxelles-Europe », aujourd'hui « Bruxelles-Nord plus le grill plus le terminal multimodal », c'est toujours le même « package » qui est repris par les dirigeants de la SNCB dans le plan décennal.

M. Yaron Pesztat affirme que la seule consolation, quand on parle de second terminal, est qu'on pourrait être rassuré qu'il n'y en ait pas un troisième ...

De heer Denis Grimberghs deelt het standpunt van de rapporteur. Hij herinnert er tevens aan dat het echt uitzonderlijk is dat een gewestassemblee een vice-premier kan horen. Men mag zich niet van doel vergissen. De Brusselse volksvertegenwoordigers moeten ervoor ijveren dat de Brusselse regering een hard standpunt inneemt en de aanbevelingen van de Brusselse parlementsleden waaraan de NMBS geen gehoor geeft, steunt, te meer daar er te weinig Brusselse volksvertegenwoordigers in haar raad van bestuur zitting hebben.

De heer Denis Grimberghs is ervan overtuigd dat de commissie een aantal nieuwe aanbevelingen kan doen. Het is niet juist dat er sedert juni 2000 niets veranderd is.

De NMBS heeft de besprekingen doorkruist met haar voorstel voor de aanleg van sporen op de middenberm van de autosnelweg naar het zuiden en vanaf Zaventem naar het noorden. Volgens hem kan dit voorstel heel wat roet in het eten gooien, met name wat de snelle totstandkoming van het GEN betreft. Er zij op gewezen dat het Waalse Gewest en Brussel geen vragende partij zijn voor deze spoorlijnen op de middenberm van de autosnelweg.

De heer Denis Grimberghs herinnert eraan dat de Brusselse parlementsleden een aantal bondgenoten in het Waalse Gewest hebben. Vandaag vergt het veel moed van de gemeentelijke gekozenen van Waals-Brabant om te zeggen dat ze lijn 161 nog op 4 sporen gebracht willen zien, terwijl de NMBS luidop verkondigt dat ze een alternatieve oplossing heeft, die heel wat minder schadelijk zou zijn (minder onteigeningen, minder milieuhinder).

De volksvertegenwoordiger is ervan overtuigd dat de Waalse mandatarissen geneigd zullen zijn om hun standpunt te wijzigen, gelet op dit ogenschijnlijk moderne alternatief dat de illusie wekt dat de NMBS de hinder wil beperken bij de uitvoering van grote infrastructuurwerken.

De heer Denis Grimberghs benadrukt dat die uit de lucht gegrepen voorstellen de overeenkomst van 30 maart 1990 op losse schroeven kunnen zetten. Er dreigen barsten te komen in de Brusselse en Waalse eensgezindheid.

De volksvertegenwoordiger stelt vast dat de NMBS van plan is om HST's en geen GEN-treinen op lijn 28 te laten rijden. Hij verwijst met name naar een NMBS-document van september 2000 over dat onderwerp.

In verband met de tweede HST-terminal, voorheen door de NMBS « Brussel-Europa » en vandaag « Brussel-Noord en het sporenrooster en de multimodale terminal » genoemd, neemt de NMBS-top nog altijd hetzelfde « package » op in het tienjarenplan.

Volgens de heer Yaron Pesztat is de enige troost dat, als men van een tweede terminal spreekt, men er gerust op kan zijn dat er geen derde terminal zal komen.

M. Denis Grimberghs doute fort que l'étude globale prévue en 2001 permette d'entrevoir l'hypothèse de l'option zéro. Il s'agit plutôt de prendre la décision sur l'implantation définitive en 2002 ; l'étude ressemble fort à une étude de faisabilité.

Le projet de plan décennal d'investissements de la SNCB prévoit déjà les investissements pour les travaux alors que le gouvernement fédéral et le gouvernement bruxellois ne savent pas s'ils vont réaliser ce projet.

Il y a une différence foncière entre la décision du gouvernement fédéral de réaliser une étude globale en 2001 en vue de prendre une décision – même s'il est précisé aussi que cela devrait permettre de prendre la décision sur l'implantation définitive en 2002 – et la position de la SNCB qui part du postulat que la décision est acquise et souhaite réaliser l'étude de faisabilité sur le lieu d'implantation.

Il ne souhaite pas que les Bruxellois soient bernés une fois de plus. Il rappelle que le même cas s'était posé pour le tunnel Schuman-Josaphat : le premier plan décennal de la SNCB 1991-2000 prévoyait cet ouvrage. La SNCB argumentait qu'il ne fallait pas refuser la part bruxelloise en matière d'investissements ferroviaires, même si on ne savait pas encore, si on allait réaliser cet ouvrage. Le député ne souhaite pas qu'on galvaude le débat sur le second terminal en s'engageant pour un investissement dont on n'est pas sûr qu'il soit nécessaire.

Mme Geneviève Meunier propose qu'on ne rate pas le train à Bruxelles et qu'on surseoie à la demande d'auditions, vu les délais. Pour que l'assemblée puisse adresser ses demandes au gouvernement régional, il faut absolument porter les recommandations complémentaires à la prochaine séance plénière. Des auditions ne feraient que retarder ce processus. En outre, étant donné que le groupe de travail au niveau fédéral est mené par le chef de cabinet de M. Verhofstadt, c'est plutôt le Premier ministre qui devrait être auditionné. En ce qui concerne l'audition des dirigeants de la SNCB, la députée tient à rappeler que la dernière fois que ceux-ci ont été entendus en commission de l'infrastructure, ils n'ont pas particulièrement écouté les questions des députés et n'y ont pas apporté de réponses. En outre, dans les dix pages relatives à Bruxelles dans le projet de plan décennal d'investissements de la SNCB, on retrouve clairement la position de la SNCB. La députée propose dès lors de mettre très clairement sur papier les priorités bruxelloises tant en ce qui concerne la réouverture de gares, et la rénovation de gares pour le RER, qu'en ce qui concerne la meilleure exploitation des infrastructures existantes et les éventuelles mises à trois ou quatre voies des lignes 161 et 124, et l'utilisation de la ligne 28 pour le RER – et non pas pour le TGV, comme se borne à le prévoir la SNCB – et, en ce qui concerne le potentiel second terminal TGV que M. Denis Grimberghs a clairement exposé.

De heer Denis Grimberghs twijfelt er sterk aan dat de in 2001 geplande algemene studie rekening houdt met de nulloptie. Het is veeleer de bedoeling om in 2002 de beslissing over de definitieve vestiging te nemen. De studie lijkt veel op een haalbaarheidsstudie.

Het ontwerp van tienjareninvesteringsplan van de NMBS voorziet al in de investeringen voor de werken, terwijl de federale en de Brusselse regering niet weten of ze dat project zullen uitvoeren.

Er is een wezenlijk verschil tussen, enerzijds, de beslissing van de federale regering om een algemene studie in 2001 uit te voeren met het oog op een beslissing – zelfs al wordt er eveneens gepreciseerd dat die studie ook dient om de beslissing over de definitieve locatie in 2002 te kunnen nemen – en, anderzijds, het standpunt van de NMBS, die ervan uitgaat dat de beslissing al genomen is en de haalbaarheidsstudie over de lokatie wil uitvoeren.

Hij wil niet dat de Brusselaars weer eens voor de gek worden gehouden. Hij herinnert eraan dat zulks ook het geval was met de Schuman-Josaphattunnel: het eerste tienjarenplan van de NMBS 1991-2000 voorzag in de bouw van die tunnel. De NMBS vond dat het aandeel van Brussel in de investeringen in de spoorwegen niet geweigerd mocht worden, ook al wist men nog niet of men die tunnel zou bouwen. De volksvertegenwoordiger wil niet dat men het debat over de tweede terminal doet mislukken door zich te verbinden tot een investering waarvan men niet zeker is dat ze nodig is.

Mevrouw Geneviève Meunier vindt dat Brussel deze kans niet mag missen en stelt voor de hoorzittingen uit te stellen, gelet op de termijnen. De aanvullende aanbevelingen moeten zeker aan de volgende plenaire vergadering worden voorgelegd, opdat de assemblee haar vragen aan de gewestregering kan richten. Hoorzittingen zouden deze werkwijze alleen maar vertragen. Bovendien zou veeleer de eerste minister, de heer Verhofstadt, gehoord moeten worden, aangezien de federale werkgroep wordt geleid door zijn kabinetschef. De volksvertegenwoordigster herinnert eraan dat de NMBS-top tijdens de laatste hoorzitting met de commissie voor de infrastructuur niet veel aandacht besteed heeft aan de vragen van de volksvertegenwoordigers en ze niet beantwoord heeft. Bovendien wordt het standpunt van de NMBS duidelijk weergegeven in de tien bladzijden van het ontwerp van tienjareninvesteringsplan die over Brussel gaan. De volksvertegenwoordigster stelt bijgevolg voor om de prioriteiten van Brussel duidelijk op papier te zetten: stations voor het GEN opnieuw in gebruik nemen en renoveren, de bestaande infrastructuur beter exploiteren en de lijnen 161 en 124 eventueel op drie of op vier sporen brengen, lijn 28 gebruiken voor het GEN en niet voor de HST, zoals de plannen van de NMBS er zich toe bepalen, en het Brussels standpunt over de eventuele tweede HST-terminal, dat de heer Denis Grimberghs duidelijk heeft uiteengezet, meedelen.

M. Marc Cools estime que le sujet est réellement fondamental pour la Région de Bruxelles-Capitale et ce, d'autant plus que ce plan décennal d'investissements 2001-2010 de la SNCB comporte des investissements pour des centaines de milliards.

Le député partage ce qui a été dit par ses collègues, Mme Meunier, MM. Béghin et Grimberghs.

Probablement que M. Jan Béghin a raison de constater qu'il n'y a pas de véritable ministre de tutelle. M. Marc Cools ne pense pas que c'est lié à la personnalité de la vice-première ministre Isabelle Durant, mais bien à la SNCB, qui est un réel Etat dans l'Etat : les prédécesseurs de la ministre fédérale ont rencontré des problèmes similaires.

M. Marc Cools pense qu'on ne peut auditionner une seconde fois la vice-première ministre et des responsables de la SNCB. En outre, il n'est pas persuadé que cela serait très utile d'inviter Mme Durant pour qu'elle entende que l'assemblée bruxelloise n'est pas d'accord avec la proposition de la SNCB. On ne ferait que perdre du temps.

Il invite ses collègues à élaborer un texte clairement rédigé, qui reprend le plus petit commun dénominateur entre les différentes propositions.

Personnellement, il estime qu'une mise à quatre voies sur le territoire bruxellois de la ligne 124 est tout à fait illusoire, car à partir d'Uccle-Callevoet, il faudrait raser des rues complètes.

Il pense que le document, actuellement à l'examen par les commissaires dans le cadre de l'évaluation des premières recommandations, est un document facile à lire pour ce qui concerne Bruxelles. Il souhaite dès lors qu'après élaboration des recommandations complémentaires, le gouvernement relaie les préoccupations des parlementaires bruxellois et que ceux-ci le fassent eux-mêmes à travers leurs propres relais.

Il est absolument nécessaire d'insister pour qu'on ne renvoie pas le RER aux calendes grecques. Il faut entamer la mise en route progressive du RER dans Bruxelles avant de le faire dans la périphérie pour que Bruxelles ne soit pas encore davantage une pompe aspirante de véhicules privés. Cette première amorce du RER devrait s'accompagner très rapidement également de liaisons le week-end, là où il n'y a pas d'autres moyens de transports en commun.

M. Alain Adriaens est très heureux d'avoir entendu M. Marc Cools ; il est également convaincu qu'il s'agit d'établir un dénominateur commun entre les députés des différents partis démocratiques bruxellois.

La SNCB propose des reports au paragraphe 8.2 « Investissements mobilité Bruxelles ». Il s'agit notamment

De heer Marc Cools vindt dit onderwerp van fundamenteel belang voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, te meer omdat met het tienjareninvesteringsplan 2001-2010 van de NMBS honderden miljarden gemoeid zijn.

De volksvertegenwoordiger is het eens met de verklaringen van mevrouw Meunier en de heren Béghin en Grimberghs.

De heer Jan Béghin heeft waarschijnlijk gelijk wanneer hij vaststelt dat er geen echte toezichhoudende minister is. De heer Marc Cools denkt niet dat zulks te maken heeft met de persoonlijkheid van vice-premier Isabelle Durant, maar wel met de NMBS, die een echte staat in de staat is. De voorgangers van de federale minister hebben soortgelijke problemen ondervonden.

De heer Marc Cools vindt dat de vice-premier en de NMBS-top geen tweede keer gehoord kunnen worden. Bovendien is hij er niet van overtuigd dat het nuttig zou zijn mevrouw Durant uit te nodigen om haar mee te delen dat de Brusselse assemblee het niet eens is met het voorstel van de NMBS. Dat zou alleen maar tijdverlies zijn.

Hij vraagt zijn collega's om een duidelijke tekst op te stellen met de grootste gemene deler van de verschillende voorstellen.

Persoonlijk vindt hij het een illusie om lijn 124 op het Brussels grondgebied op 4 sporen te brengen, want vanaf Ukkel-Callevoet zouden er hele straten moeten verdwijnen.

Hij vindt het document dat de commissieleden thans onderzoeken in het kader van de evaluatie van de eerste aanbevelingen, zeer duidelijk is over Brussel. Hij wenst bijgevolg dat de regering kennis geeft van de aanvullende aanbevelingen van de Brusselse parlementsleden en dat ze dat zelf ook doen via hun eigen kanalen.

Het Brussels Gewest moet erop aandringen dat het GEN niet op de lange baan wordt geschoven. Het GEN moet geleidelijk eerst in Brussel en daarna in de rand tot stand worden gebracht om te voorkomen dat Brussel nog meer privé-voertuigen aanzuigt. Na de eerste aanlegfase van het GEN zouden er ook zeer snel verbindingen in het weekend tot stand moeten worden gebracht op de plaatsen waar er geen ander aanbod van openbaar vervoer is.

De heer Alain Adriaens is zeer tevreden met het standpunt van de heer Marc Cools. Ook hij is ervan overtuigd dat men de grootste gemene deler van de standpunten van de volksvertegenwoordigers van de verschillende Brusselse democratische partijen moet vinden.

In paragraaf 8.2. « Investerings mobiliteit Brussel » stelt de NMBS voor om een aantal werken uit te stellen.

de retarder de trois à quatre ans la mise en œuvre d'un réseau RER. Il est clair que la SNCB ne veut pas du projet RER, qui est pourtant le pilier du Plan Iris des déplacements bruxellois. Ce scénario catastrophe serait un désastre non seulement pour la mobilité à Bruxelles, mais aussi au niveau financier car l'exode des habitants et des entreprises ne ferait que croître dans ce cas.

M. Jean-Pierre Cornelissen, en tant que fils et petit-fils de cheminot, est ennuyé de reconnaître également que la SNCB est un Etat dans l'Etat. Une fois de plus, la SNCB propose des projets des plus farfelus : la Libre Belgique du 13 février titrait « Le train au milieu de l'autoroute. La SNCB plaide pour la création d'une ligne rapide sur la berme centrale de l'E19. ».

Il pense qu'il ne faut même pas réagir à ces propositions tout à fait fantaisistes.

Etant donné les nombreux projets de la SNCB et l'enveloppe limitée pour ces investissements, il est clair que la SNCB va favoriser les transports internationaux, les trains IC et les trains empruntés par les navetteurs. Les réseaux régionaux seront comme d'habitude délaissés par la société. M. Jean-Pierre Cornelissen rappelle qu'il y a dix ans la commission de l'infrastructure du Conseil auditionnait déjà la SNCB au sujet du Plan STAR 21, qui prévoyait pour le RER un réseau en étoile sans desserte aucune au sein même de la Région bruxelloise.

Tout en percevant un large consensus au sein de la commission, M. Jean-Pierre Cornelissen pense que le travail de fond a été réalisé par les commissaires et les experts qui les soutenaient ; pour lui, il s'agit de réaffirmer haut et fort la position bruxelloise avant le 15 mars.

La présidente rappelle qu'il est tout à fait impossible d'organiser des auditions d'ici au 15 mars.

Elle suggère que la commission de l'infrastructure réaffirme les propositions faites à la lumière des nouveaux éléments développés par la SNCB. Elle pense que le Parlement doit nuancer et réactualiser les recommandations. Pour ne citer qu'un exemple, elle rappelle que le Parlement bruxellois, dans ses recommandations, regrettait que le rapport de la Task Force de la SNCB ne comportait aucune indication chiffrée quant au coût des projets d'investissements alors qu'une première estimation de ces données était disponible à la SNCB. Ce n'est plus le cas, comme l'a rappelé M. Adriaens, les investissements sont chiffrés, y compris pour les nouvelles variantes.

Elle suggère donc qu'on incorpore de nouvelles recommandations et que l'assemblée les transmette au gouvernement bruxellois pour que ce dernier relaie également la position de l'assemblée dans les négociations à venir.

Dit heeft tot gevolg dat de realisatie van het GEN met drie tot vier jaar wordt vertraagd. Het is duidelijk dat de NMBS niet ingenomen is met het GEN, dat nochtans de pijler van het Irisvervoersplan vormt. Dit scenario zou niet alleen een ramp voor de mobiliteit in Brussel zijn, maar ook nog een financiële ramp, want in dat geval zouden er nog meer inwoners en bedrijven uit de stad wegtrekken.

De heer Jean-Pierre Cornelissen, een zoon en kleinzoon van een spoorwegbeambte, geeft schoorvoetend toe dat de NMBS een staat in de staat is. De NMBS komt weer eens op de proppen met ongerijmde projecten. In *La Libre Belgique* van 13 februari stond de krantenkop « *Le train au milieu de l'autoroute. La SNCB plaide pour la création d'une ligne rapide sur la berme centrale de l'E19.* ».

Hij vindt dat men niet eens hoeft te reageren op dergelijke voorstellen.

Gelet op de vele projecten die de NMBS op stapel heeft gezet en op de beperkte middelen die daarvoor uitgetrokken zijn, is het duidelijk dat de NMBS het internationale vervoer, de IC-treinen en de pendeltreinen zal bevoordelen en, zoals naar gewoonte, geen aandacht zal schenken aan de gewestelijke netten. De heer Jean-Pierre Cornelissen herinnert eraan dat de commissie voor de infrastructuur van de Raad tien jaar geleden al een hoorzitting met de NMBS had georganiseerd over het plan STAR 21, dat voorzag in een stervormig GEN, waarbij het Brussels Gewest zelf niet bediend werd.

De heer Jean-Pierre Cornelissen stelt vast dat de commissieleden op dezelfde golflengte zitten. Hij vindt dat de commissieleden en de deskundigen die hen daarbij hielpen het essentiële werk geleverd hebben. Volgens hem moet het Brussels standpunt hardop en duidelijk herbevestigd worden vóór 15 maart.

De voorzitter herinnert eraan dat er voor 15 maart geen hoorzittingen georganiseerd kunnen worden.

Ze stelt voor dat de commissie voor de infrastructuur de voorstellen die werden gedaan in het licht van de nieuwe elementen die de NMBS heeft aangereikt, opnieuw bevestigt. Ze vindt dat het Parlement de aanbevelingen moet nuanceren en updaten. Bij wijze van voorbeeld herinnert ze eraan dat het Brussels Parlement het in zijn aanbevelingen jammer vond dat het verslag van de Task Force van de NMBS geen cijfergegevens bevatte over de kosten van de investeringsprojecten, terwijl de NMBS over een eerste raming beschikte. Dat is niet meer het geval, zoals de heer Adriaens eraan herinnerd heeft. De investeringen en ook de nieuwe varianten zijn nu becijferd.

Ze stelt dus voor dat de aanbevelingen worden aangevuld met nieuwe aanbevelingen en dat de assemblee ze verzendt aan de Brusselse regering, opdat deze laatste het standpunt van de assemblee kan vertolken tijdens de komende onderhandelingen.

M. Michel Moock, Mmes Geneviève Meunier, Françoise Schepmans proposent que les différents représentants des partis démocratiques rédigent leurs propositions. Un texte commun sera élaboré à partir de cela.

M. Denis Grimberghs pense que l'évaluation actuelle ne sera qu'une évaluation intermédiaire. Peut-être qu'après avoir pris connaissance de la position du gouvernement bruxellois, les membres de la commission souhaiteront approfondir, de manière plus technique, certains points.

Persoonlijk wenst de heer Denis Grimberghs twee zaken toe te voegen aan het betoog van mevrouw Geneviève Meunier.

La SNCB ne dit mot sur la décision qui a été prise par le gouvernement fédéral, le 17 octobre 2000, de considérer comme prioritaire le renforcement de la jonction Nord-Midi, pour laquelle une étude globale de signalisation sera entreprise en 2001. Le député ne peut que constater, une fois de plus, que la SNCB ne s'exécute pas.

D'autres priorités ont été fixées tant par le gouvernement fédéral qu'au niveau des négociations au sein du Groupe technique à haut niveau dans le cadre de l'accord du 30 mars 1999 et l'acquisition de matériel roulant spécifique pour le RER, qui doit absolument être prévu dans le cadre du plan décennal d'investissements de la SNCB. M. Denis Grimberghs cite la SNCB, qui note en abordant les investissements relatifs au matériel roulant que : « ces montants ne comprennent pas les investissements en matériel roulant nécessaire à la mise en œuvre du RER, les charges financières résultant de ces investissements devant être prises en charge dans le cadre de la subsidiation du déficit d'exploitation du RER ». La même remarque faite auparavant vaut pour cette non-volonté de la SNCB.

M. Alain Adriaens invite ses collègues à participer concrètement à l'élaboration de ces recommandations complémentaires, qui doivent être très synthétiques pour essayer d'influencer les négociations, d'ores et déjà mal engagées.

M. Jan Béghin peut se rallier à la position de ses collègues tout en regrettant de ne pas avoir de contact direct avec la ministre fédérale.

Un projet de texte de recommandations est rédigé par la présidente sur la base des propositions de différents groupes démocratiques. Ce projet est examiné en commission.

La présidente estime qu'il serait utile d'actualiser et de réaffirmer les recommandations de juin 2000. Pour ce faire, il faut aboutir à un consensus sur les priorités en matière d'investissements ferroviaires pour la mobilité dans et autour de Bruxelles. Il n'est cependant pas question de recommencer un travail aussi important que le précédent.

De heer Michel Moock en de dames Geneviève Meunier en Françoise Schepmans stellen voor dat de verschillende vertegenwoordigers van de democratische partij hun voorstellen opstellen en dat op basis daarvan een gemeenschappelijke tekst wordt opgesteld.

De heer Denis Grimberghs denkt dat de huidige evaluatie slechts een tussentijdse evaluatie zal zijn. Misschien zullen de commissieleden, nadat ze hebben kennisgenomen van het standpunt van de Brusselse regering, bepaalde punten uit technisch oogpunt willen uitdiepen.

Persoonlijk wenst de heer Denis Grimberghs twee zaken toe te voegen aan het betoog van mevrouw Geneviève Meunier.

De NMBS rept er met geen woord van dat de federale regering op 17 oktober 2000 beslist heeft om van de verhoging van de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding een prioriteit te maken. Daartoe zal er een in 2001 een algemene studie over de seingeving zal worden uitgevoerd. De volksvertegenwoordiger stelt weer eens vast dat de NMBS een beslissing niet uitvoert.

Er zijn andere prioriteiten vastgesteld zowel door de federale regering als door de technische werkgroep op hoog niveau tijdens de onderhandelingen over het akkoord van 30 maart 1999 en de aankoop van specifiek rollend materieel voor het GEN, die zeker deel moet uitmaken van het tienjareninvesteringsplan van de NMBS. De heer Denis Grimberghs citeert een passage uit dat plan van de NMBS, die in verband met de investeringen in rollend materieel erop wijst dat « bij deze investeringen geen rekening is gehouden met het GEN-materieel, aangezien de optie van de Regering erin bestaat de kosten met betrekking tot deze investering te boeken bij het door de overheid te subsidiëren exploitatiedeficit van het GEN ». De volksvertegenwoordiger wijst opnieuw op de onwil van de NMBS.

De heer Alain Adriaens verzoekt zijn collega's de aanvullende aanbevelingen mee op te stellen. Ze moeten zeer beknopt zijn om de onderhandelingen die reeds slecht gestart zijn vooralsnog te kunnen beïnvloeden.

De heer Jan Béghin kan zich aansluiten bij het standpunt van zijn collega's, maar hij vindt het jammer dat er geen direct contact met de federale minister is.

Op basis van de voorstellen van de verschillende democratische groepen stelt de voorzitter een ontwerp van aanbevelingen op. Dit ontwerp wordt door de commissieleden besproken.

De voorzitter vindt het nuttig om de aanbevelingen van juni 2000 te updaten en te herbevestigen. Daartoe moet er een consensus bestaan over de prioritaire investeringen in het spoor ten bate van de mobiliteit in en rond Brussel. Er is echter geen sprake van het vorige omvangrijke werk over te doen.

Au cas où la commission aboutit à un texte consensuel, elle suggère qu'il en soit fait rapport oral en séance sans débat. Au cas où on pourrait dépasser le délai du 15 mars, on pourrait poursuivre de manière plus approfondie les travaux.

M. Rudi Vervoort estime qu'il ne faut pas entrer dans les détails techniques et ce, d'autant moins que cela a été réalisé de manière approfondie lors des recommandations du mois de juin 2000.

Après une longue discussion sur l'opportunité ou non de rédiger des recommandations complémentaires qui abordent certains sujets étant donné la notification en matière de mobilité du gouvernement fédéral du 17 octobre 2000 et le projet de la SNCB, il est décidé de réaliser une très brève synthèse des différentes propositions.

M. Rudi Vervoort insiste pour que le seul point plus spécifique qui puisse être abordé soit le RER; il s'agit de la priorité pour les Bruxellois.

M. Michel Van Roye plaide pour l'adoption d'une position minimale.

Mme Geneviève Meunier rappelle qu'il y avait un consensus pour s'exprimer au moins sur le projet de la SNCB relatif au RER, à la mise à quatre voies des lignes 124 et 161 et au sujet du projet de la SNCB d'un second terminal TGV. Il lui semblait que les commissaires pouvaient élaborer une proposition consensuelle. Tous avaient réaffirmé la nécessité de se prononcer sur les priorités bruxelloises pour le plan décennal d'investissements de la SNCB.

Ce n'est pas parce que le secrétaire d'Etat Delathouwer ou le ministre Chabert prennent position que le Parlement ne peut pas réaffirmer publiquement sa position.

La présidente ayant informé que les décisions se prendraient peut-être plus tard que vers le 15 mars, Mme Geneviève Meunier affirme haut et fort qu'après cette date-buttoir, il sera trop tard. Même si le projet de plan décennal d'investissements de la SNCB sera communiqué pour avis aux différentes Régions, le Parlement a intérêt à réagir immédiatement s'il veut défendre le RER. Dans le cas contraire, les Bruxellois perdraient la bataille.

Pour pouvoir aboutir à un consensus et préserver l'intégrité des recommandations initiales de juin 2000, les recommandations complémentaires ont été réduites au plus petit commun dénominateur en incorporant les différentes contributions.

La commission décide de demander à la présidente du Conseil que le Bureau élargi examine cette proposition de recommandations complémentaires et détermine s'il en est fait un rapport oral en séance plénière.

Ingeval de commissie het eens zou worden over een tekst, stelt de voorzitter voor dat er dan mondeling verslag wordt uitgebracht aan de plenaire vergadering en dat er daarna geen debat wordt gehouden. Ingeval de uiterste datum van 15 maart niet wordt gehaald, zou de commissie de tekst verder kunnen uitdiepen.

De heer Rudi Vervoort vindt dat men technische details moet vermijden, vooral omdat die reeds uitvoering aan bod kwamen in de aanbevelingen van juni 2000.

Na een lange discussie over de vraag of het al dan niet opportuun is om aanvullende aanbevelingen over bepaalde onderwerpen op te stellen, gelet op de notificatie Mobiliteit van de federale regering van 17 oktober 2000 en het NMBS-plan, wordt beslist om een zeer beknopte synthese van de verschillende voorstellen op te stellen.

De heer Rudi Vervoort dringt erop aan dat het GEN als enig specifiek punt aan bod komt, want dat is de prioriteit voor de Brusselaars.

De heer Michel Van Roye pleit ervoor een minimalistisch standpunt in te nemen.

Mevrouw Geneviève Meunier herinnert eraan dat de commissieleden het eens waren om zich op zijn minst uit te spreken over de NMBS-plannen in verband met het GEN, het op vier sporen brengen van de lijnen 124 en 161 en een tweede HST-terminal. Het leek haar dat de commissieleden een unaniem voorstel konden opstellen. Ze hadden allemaal opnieuw bevestigd dat de prioriteiten van het Brussels Gewest in verband met het tienjareninvesteringsplan van de NMBS duidelijk naar voren gebracht moeten worden.

Het is niet omdat staatssecretaris Delathouwer of minister Chabert een standpunt innemen dat het Parlement niet opnieuw voor zijn standpunt mag uitkomen.

De voorzitter heeft meegedeeld dat de beslissingen misschien na 15 maart zouden worden genomen. Mevrouw Geneviève Meunier zegt luidop dat het na die deadline te laat zal zijn. Ook al wordt het tienjareninvesteringsplan van de NMBS om advies aan de verschillende Gewesten meegedeeld, dan nog heeft het Parlement er belang bij om onmiddellijk te reageren als het het GEN wil verdedigen. Zo niet zouden de Brusselaars de strijd verliezen.

Om tot een consensus te kunnen komen en niet te raken aan de initiële aanbevelingen van juni 2000 zijn de aanvullende aanbevelingen beperkt tot de grootste gemene deler van de verschillende bijdragen.

De commissie beslist de voorzitter van de Raad te vragen dat het Bureau in uitgebreide samenstelling dit voorstel van aanvullende aanbevelingen onderzoekt en beslist of er tijdens de plenaire vergadering een mondeling verslag over uitgebracht.

Vote

La proposition de recommandations (annexe 1) est adoptée à l'unanimité (10 voix).

Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.

Le Rapporteur,

Mahfoudh ROMDHANI

La Présidente,

Françoise SCHEPMANS

Stemming

Het voorstel van aanbevelingen (bijlage 1) wordt bij eenparigheid (10 stemmen) aangenomen.

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

De Rapporteur,

Mahfoudh ROMDHANI

De Voorzitster,

Françoise SCHEPMANS

ANNEXE 1

Proposition de recommandations complémentaires adoptée par la commission de l'infrastructure le 21 février 2001**Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale**

ayant pris connaissance

- du rapport de la SNCB intitulé « Contribution de la SNCB à la politique d'accroissement de la mobilité par le rail. Projet de plan décennal d'investissements 2001-2010 », ainsi que de la notification du gouvernement fédéral du 17 octobre 2000;

constate :

- que le gouvernement fédéral s'est engagé le 17 octobre 2000 sur la base des besoins en mobilité à élaborer un plan fédéral de mobilité durable;
- que le projet de la SNCB mobilité dans et autour de Bruxelles ne rencontre pas les recommandations unanimes du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 juin 2000, en particulier sur le RER, la capacité de la Jonction Nord-Midi, l'augmentation de capacité des lignes 124 et 161 et l'éventualité d'un second terminal TGV à Schaerbeek-Formation;

déplore :

- que le Réseau express régional bruxellois ne soit pas une priorité pour la SNCB;
- qu'à ce jour, il n'y ait aucune garantie sur le financement du RER, l'acquisition du matériel roulant et son exploitation, ce qui aurait pour conséquence de faire porter la charge du matériel roulant sur le déficit d'exploitation et donc sur la Région;
- que le conseil d'administration de la SNCB se contente de réitérer sa conviction que la saturation de la Jonction Nord-Midi est sans appel et qu'il convient pour assurer un désencombrement de la jonction de faire circuler un certain nombre de trains TGV sur la ligne 28 et les installations ferroviaires de Schaerbeek;

rappelle :

- l'importance d'une desserte optimisée des 28 gares bruxelloises pour améliorer la mobilité intra-bruxelloise et déplore l'insuffisance des montants y affectés par la SNCB;
- ses doutes sur la saturation de la Jonction Nord-Midi et sa demande d'étudier et de programmer la réalisation d'investissements visant à améliorer sa capacité;

demande au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de défendre de manière unanime que, s'il convient de réduire les projets d'investissements selon les possibilités de financement, cela ne peut en aucun cas induire un report de la mise en œuvre du réseau RER;
- de rappeler les priorités de la Région bruxelloise, en ce qui concerne les investissements de la SNCB pour les dix ans à venir et notamment :
 - de prévoir l'achat de matériel roulant spécifique au RER;
 - de mettre en route très rapidement l'exploitation optimisée des lignes 26 et 28 pour le RER;

BIJLAGE 1

Voorstel van aanvullende aanbevelingen aangenomen door de commissie voor de Infrastructuur op 21 februari 2001**De Brusselse Hoofdstedelijke Raad**

kennis genomen hebbend van

- het verslag van de NMBS met als titel « De bijdrage van de NMBS tot het beleid van verhoging van de mobiliteit via het spoor. Ontwerp van tienjaren investeringsplan 2001-2010 », alsmede van de notificatie van de federale regering van 17 oktober 2000;

stelt vast :

- dat de federale regering er zich op 17 oktober 2000 toe verbonden heeft om een federaal plan voor duurzame mobiliteit op te stellen op grond van de behoeften inzake mobiliteit;
- dat in het ontwerp van de NMBS over de mobiliteit in en rond Brussel geen rekening gehouden wordt met de aanbevelingen die de Brusselse Hoofdstedelijke Raad op 30 juni 2000 eenparig goedgekeurd heeft, in het bijzonder over het GEN, de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding, de verhoging van de capaciteit op de lijnen 124 en 161 en de mogelijkheid van een tweede HST-terminal in Schaarbeek-Vorming;

betreurt dat :

- het Brussels gewestelijk expresnet geen prioriteit is voor de NMBS;
- er tot dusver nog steeds geen zekerheid bestaat over de financiering van het GEN, de aankoop van rollend materieel en de exploitatie ervan, wat tot gevolg zou hebben dat de kosten van het rollend materieel bij het exploitatietekort zouden worden gevoegd en dus voor rekening van het Gewest zouden komen;
- de raad van bestuur van de NMBS ervan overtuigd blijft dat de Noord-Zuidverbinding onherroepelijk verzadigd is en dat die verbinding ontlast moet worden door een aantal HST-treinen op lijn 28 te laten rijden en het emplacement van Schaarbeek te laten gebruiken;

herinnert aan :

- het belang om de bediening van de 28 Brusselse stations zo goed mogelijk te organiseren om de mobiliteit binnen het Brussels Gewest te verbeteren en betreurt dat de NMBS daartoe onvoldoende middelen uittrekt;
- zijn twijfels over de verzadiging van de Noord-Zuidverbinding en aan zijn verzoek om de investeringen ter verbetering van de capaciteit te onderzoeken en daartoe een planning op te stellen.

vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om :

- eensgezind duidelijk te maken dat, indien de investeringsprojecten teruggedroefd moeten worden naar gelang van de financieringsmogelijkheden, zulks in geen geval mag leiden tot het uitstel van de uitvoering van het GEN;
- te herinneren aan de prioriteiten van het Brussels Gewest in verband met de investeringen van de NMBS voor de komende tien jaar, en onder meer :
 - te voorzien in de aankoop van specifiek rollend materieel voor het GEN;
 - snel te beginnen met de verbeterde exploitatie van de lijnen 26 en 28 voor het GEN;

- de réaliser des études d'opportunité d'un second terminal TGV;
- de veiller prioritairement à la finalisation des aménagements prévus dans et aux alentours de la gare du Midi;
- de prendre position à l'égard des propositions actuelles de la SNCB et de ses conceptions du RER qui ne correspondent pas à un projet de mobilité au profit des Bruxellois;

réaffirme :

- fortement ses recommandations du 30 juin 2000 regroupant les options qu'il entend voir développer pour améliorer la mobilité dans et autour de Bruxelles.

- studies uit te voeren over de opportuniteit van een tweede HST-terminal;
- er bij voorrang op toe te zien dat de geplande werken in en rond Brussel-Zuid uitgevoerd worden;
- een standpunt in te nemen ten aanzien van de huidige voorstellen van de NMBS en haar opvattingen over het GEN die niet stroken met een mobiliteitsproject voor de Brusselaars;

herbevestigt :

- met klem zijn aanbevelingen van 30 juni 2000 waarin de alternatieven om de mobiliteit in en rond Brussel te verbeteren worden opgesomd.

