

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 2001-2002

5 DECEMBER 2001

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende instemming met het
samenwerkingsakkoord
tussen de Staat, het Vlaams Gewest,
het Waals Gewest en
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
met betrekking tot
het meerjarig Investeringsplan
voor 2001-2012 van de NMBS**

Memorie van toelichting

Het ontwerp van ordonnantie dat aan de Brusselse Hoofdstedelijke Raad wordt voorgelegd, heeft als doel het samenwerkingsakkoord betreffende het meerjarig investeringsplan van de NMBS te bekrachtigen.

Op 14 juli 2001 werd dit samenwerkingsprotocol onderhandeld en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belastte op 19 juli 2001 haar Minister-Voorzitter, haar Minister van Vervoer en haar Staatssecretaris van Mobiliteit met de ondertekening ervan.

Op 23 oktober 2001 besliste de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een voorontwerp van Ordonnantie goed te keuren met betrekking tot dit samenwerkingsakkoord, en het advies te vragen aan de Raad van State binnen de drie dagen, conform aan artikel 84, eerste lid, 2° van de Wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 juni 1973, gewijzigd door de wet van 4 augustus 1996.

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2001-2002

5 DECEMBRE 2001

PROJET D'ORDONNANCE

**portant assentiment à l'accord
de coopération
entre l'Etat, la Région flamande,
la Région wallonne et
la Région de Bruxelles-Capitale
relatif au Plan d'investissement
pluriannuel 2001-2012
de la SNCB**

Exposé des motifs

Le projet d'ordonnance qui est soumis au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale a pour objet la ratification de l'Accord de coopération concernant le Plan d'investissement pluriannuel de la SNCB.

L'Accord de coopération précité fut négocié le 14 juillet 2001, et le 19 juillet 2001 le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargeait son Ministre-Président, son Ministre du Transport et son Secrétaire d'Etat pour la Mobilité de sa signature.

Le 23 octobre 2001, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé d'approuver un avant-projet d'ordonnance relatif à cet Accord de coopération, et de solliciter l'avis du Conseil d'Etat endéans les trois jours, conformément à l'article 84, premier alinéa, 2° des Lois sur le Conseil d'Etat coordonnées le 12 juin 1973, modifiées par la loi du 4 août 1996.

Commentaar bij de artikelen van het samenwerkingsakkoord

Artikelen 1 en 2 voorzien in de algemene bepalingen van het akkoord.

Artikel 3 richt een Executief Comité van de Minister van Mobiliteit op (ECMM) dat moet zorgen voor het coördinerend beleid inzake openbaar vervoer.

Artikelen 4, 5 en 6 handelen over het investeringsplan van de NMBS en preciseren onder meer de financieringsbehoeften en financieringsbronnen.

Wat betreft artikel 2, en om te antwoorden op de opmerking van de Raad van State, wordt niet betwist dat de federale Staat krachtens de wet van 8 augustus 1980 exclusief bevoegd blijft voor de wijziging of goedkeuring van het plan.

Artikelen 7, 8, 9, 10, 11, 12 en 13 regelen de wederzijdse verplichtingen van de ondertekenende overheden met als oogmerk de wettelijk voorziene procedures zo snel mogelijk af te handelen.

De artikelen 14 en 15 handelen over de « prefinanciering » en de « cofinanciering ». Wat betreft de mechanismen van « cofinanciering » en « prefinanciering » waarin artikel 14 en 15 voorzien, wenst de regering te preciseren dat de gewestelijke financiering in het geheel van de initiatieven die in federale en gewestelijke materies inzake openbaar vervoer moeten worden opgenomen, slechts slaat op investeringswerken van burgerlijke bouwkunde die tot de gewestelijke bevoegdheid behoren, zoals de aanleg van wegen en overstapparkings in de omgeving van stations of spoorlijnen of het ontwikkelen van stads- of buurtvervoer in samenwerking met de spoorwegen, enz...

Het moet derhalve gepreciseerd worden, zoals de Raad van State suggereert, dat de grote investeringswerken met betrekking tot het spoor, zoals voorzien in artikel 15, betrekking hebben zowel op regionale als op federale investeringen, zoals zij voortvloeien uit hun respectieve bevoegdheden. Het samenwerkingsakkoord heeft inderdaad betrekking op de gezamenlijke uitoefening van bevoegdheden in de zin van artikel 92*bis* van de wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

De cofinanciering is uitsluitend voorbehouden aan de twee andere Gewesten. In theorie zou de prefinanciering kunnen worden aangewend door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar in dit stadium van de discussies wenst de Regering hiertoe niet over te gaan.

Artikelen 16 en 17 handelen over het GEN en moeten samenwerkingsvormen mogelijk maken om in 2005 reeds een eerste deel van het GEN operationeel te hebben.

Commentaire des articles de l'accord de coopération

Les articles 1 et 2 prévoient les dispositions générales de l'Accord.

L'article 3 crée un Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM) qui doit veiller à une politique de coordination en matière de transports en commun.

Les articles 4, 5 et 6 ont trait au plan d'investissement de la SNCB, et comportent notamment des précisions concernant les besoins et sources de financement.

En ce qui concerne l'article 2, et pour répondre à la remarque du Conseil d'Etat, il n'est pas contesté que l'Etat fédéral reste, en vertu de la loi du 8 août 1980 exclusivement compétent pour modifier ou approuver le plan.

Les articles 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13 règlent les engagements réciproques des autorités cosignataires pour finaliser dans les meilleurs délais les procédures légalement prévues.

Les articles 14 et 15 traitent du « préfinancement » et du « co-financement ». En ce qui concerne ces mécanismes de « cofinancement » et de « préfinancement », le Gouvernement tient à préciser que le financement régional ne porte, parmi l'ensemble des initiatives à prendre dans des matières fédérales et régionales en rapport avec le transport en commun, que sur des travaux et des investissements de génie civil relevant de la compétence régionale, comme par exemple, l'aménagement de route ou de parking de dissuasion aux abords des gares et des voies ferrées ou encore le développement du transport urbain ou vicinal en coordination avec le chemin de fer, etc...

Il y a donc lieu de préciser, comme le suggère le Conseil d'Etat, que les travaux relatifs à des grands investissements ferroviaires, tels que visés à l'article 15, concernant tant des investissements régionaux que des investissements fédéraux, tels qu'il résultent de leurs compétences respectives. L'accord de coopération a, en effet, pour l'objet l'exercice conjoint de compétences propres au sens de l'article 92*bis* de la loi du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Le co-financement est exclusivement réservé aux deux autres Régions. En théorie, le préfinancement pourrait être utilisé par la Région de Bruxelles-Capitale, mais à ce stade des discussions, le gouvernement ne le souhaite pas.

Les articles 16 et 17 portent sur le RER et doivent permettre des coopérations pour rendre une première partie du RER opérationnelle en 2005.

Artikelen 18 en 19 ten slotte bevatten de slotbepalingen en voorzien in de procedure om eventuele geschillen te beslechten.

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

Jos CHABERT

Enfin, les articles 18 et 19 contiennent les dispositions finales et arrêtent la procédure pour régler d'éventuels litiges.

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux Publics, du Transport, de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide Médicale Urgente,

Jos CHABERT

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE
ONDERWORPEN AAN HET ADVIES
VAN DE RAAD VAN STATE**

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende instemming met het
samenwerkingsakkoord
tussen de Staat, het Vlaams Gewest,
het Waals Gewest en
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
met betrekking tot het meerjarig Investeringsplan
voor 2001-2012 van de NMBS**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voorstel van de minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De minister van Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp is ermee belast in naam van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bij de Brusselse Hoofdstedelijke Raad het ontwerp van ordonnantie in te dienen, waarvan de tekst hierna volgt :

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

Instemming wordt betuigd met het samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjarig investeringsplan voor 2001-2012 van de NMBS.

Brussel,

Voor de Regering,

De Minister-Voorzitter van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met de Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek,

François-Xavier de DONNEA

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

Jos CHABERT

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE
SOU MIS A L'AVIS
DU CONSEIL D'ETAT**

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

**portant assentiment à l'accord
de coopération
entre l'Etat, la Région flamande,
la Région wallonne et
la Région de Bruxelles-Capitale
relatif au Plan d'investissement
pluriannuel 2001-2012 de la SNCB**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport, de la Lutte contre l'Incendie et d'Aide Médicale Urgente,

Après en avoir délibéré,

ARRÊTE :

Le ministre des Travaux publics, du Transport, de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide Médicale Urgente est chargé de présenter, au nom du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

Il est porté assentiment à l'accord de coopération entre l'Etat, la Région flamande, la Région Wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB.

Bruxelles,

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique,

François-Xavier de DONNEA

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux Publics, du Transport, de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide Médicale Urgente,

Jos CHABERT

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 8 november 2001 door de minister van Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van ordonnantie « houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjarig investeringsplan voor 2001-2012 van de NMBS », heeft op 13 november 2001 het volgende advies gegeven :

Overeenkomstig artikel 84, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval luidt de motivering in de brief als volgt :

« De spoedprocedure wordt gevraagd gelet op de noodzakelijkheid om de uitvoering van het investeringsplan van de N.M.B.S., waarvan de projecten vanaf 2001 geprogrammeerd zijn, zo vlug mogelijk te verzekeren en aangezien het spoedkarakter gegeven aan de goedkeuringsprocedure door de federale overheid. ».

*
* *

Overeenkomstig artikel 84, tweede lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, bepaalt de Raad van State, afdeling wetgeving, zich tot het onderzoek van de rechtsgrond, van de bevoegdheid van de steller van de handeling, alsmede van de vraag of aan de voorgeschreven vormvereisten is voldaan.

*
* *

1. Geen enkele grondwets- of wetsbepaling draagt aan de Gewesten de aangelegenheid op van het openbaar vervoer per spoor. Wat het openbaar vervoer betreft, zijn alleen « het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur » overgedragen aan de gewesten, en wel bij artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen ⁽¹⁾, naast « de veerdiensten » ⁽²⁾ en « de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal » ⁽³⁾. Artikel 6, § 3bis, 3°, van de bijzondere wet bevestigt deze verdeling van de bevoegdheden, aangezien het voorschrijft dat er overleg moet worden gepleegd tussen de betrokken gewestregeringen en de betrokken federale overheid over « de samenwerking tussen de spoorwegen enerzijds en de maatschappijen voor stads- en streekvervoer, anderzijds ». Bovendien zijn de gewesten, krachtens artikel 6, § 1, X, 2°bis, van de bijzondere wet, wat de openbare werken en het vervoer betreft, bevoegd voor « het juridisch stelsel van de land- en waterwegen, welke ook de beheerder ervan zij, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » ⁽⁴⁾.

(1) Tijdens de parlementaire voorbereiding van deze bepaling, ingevoegd bij artikel 4, § 11, van de bijzondere wet van 8 augustus 1988, is erop gewezen dat het stads- en streekvervoer aldus moest worden verstaan dat het verwijst naar het vervoer « per metro, pre- of semi-metro, tram trolleybus en autobus » (memorie van toelichting bij het wetsontwerp, Kamer, Gedr. St., 1988, nr. 516/1, blz. 16) zonder dat het spoor ertoe wordt gerekend.

(2) Art. 6, § 1, X, 6°, van de bijzondere wet.

(3) Art. 5, § 1, X, 7°, van de bijzondere wet.

(4) Artikel 1, tweede lid, van het samenwerkingsakkoord bevestigt trouwens « het federaal karakter van de NMBS ».

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, quatrième chambre, saisi par le ministre des Travaux publics, du Transport, de la Lutte contre l'incendie et de l'Aide médicale urgente de la Région de Bruxelles-Capitale, le 8 novembre 2001, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un avant-projet d'ordonnance « portant assentiment à l'accord de coopération entre l'Etat, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB », a donné le 13 novembre 2001 l'avis suivant :

Suivant l'article 84, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, inséré par la loi du 4 août 1996, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

La lettre s'exprime en ces termes :

« (L'urgence est motivée) ... om de uitvoering van het investeringsplan van de N.M.B.S., waarvan de projecten vanaf 2001 geprogrammeerd zijn, zo vlug mogelijk te verzekeren en aangezien het spoedkarakter gegeven aan de goedkeuringsprocedure door de federale overheid. ».

*
* *

Le Conseil d'Etat, section de législation, se limite, conformément à l'article 84, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, à examiner le fondement juridique, la compétence de l'auteur de l'acte ainsi que l'accomplissement des formalités prescrites.

*
* *

1. Aucune disposition constitutionnelle ou législative ne transfère aux régions la matière du transport en commun par chemin de fer. En ce qui concerne le transport en commun, seul « le transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeur » a été attribué aux régions par l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles ⁽¹⁾, outre « les services des bacs » ⁽²⁾ et « l'équipement et l'exploitation des aéroports et aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National » ⁽³⁾. L'article 6, § 3bis, 3°, de la loi spéciale confirme cette répartition des compétences puisqu'il prescrit une concertation entre les gouvernements régionaux concernés et l'autorité fédérale concernée pour « la coopération entre les chemins de fer, d'une part, et les sociétés de transport urbain et vicinal, d'autre part ». En outre, en vertu de l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 2°bis, de la loi spéciale, les régions sont compétentes, en ce qui concerne les travaux publics et le transport, pour « le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges » ⁽⁴⁾.

(1) Il a été précisé au cours des travaux préparatoires de cette disposition, insérée par l'article 4, § 11, de la loi spéciale du 8 août 1988, que le transport en commun urbain et vicinal s'entendait comme visant les transports « par métro, pré-métro ou semi-métro, par tram, trolleybus et autobus » (Exposé des motifs du projet de loi, Chambre, Doc. parl., 1988, n° 516/1, p. 16), sans inclure le chemin de fer.

(2) Art. 6, § 1^{er}, X, 6°, de la loi spéciale.

(3) Art. 6, § 1^{er}, X, 7°, de la loi spéciale.

(4) L'article 1^{er}, alinéa 2, de l'accord de coopération confirme d'ailleurs « le caractère fédéral de la S.N.C.B. ».

Het spoor valt dus nog steeds onder de bevoegdheid van de federale overheid, waartoe onder meer behoren de organisatie van en de controle op die openbare dienst, die thans wordt beheerd door de NMBS.

De afdeling wetgeving van de Raad van State heeft meermaals op het volgende gewezen :

« [...] de bevoegdheid van de federale staat, de gemeenschappen of de gewesten om uitgaven te doen in het kader van hun overheidsbeleid of onder de vorm van subsidies aan publiekrechtelijke of privaatrechtelijke instellingen, is afhankelijk van de materiële bevoegdheid waartoe die geldmiddelen zijn bestemd, onder voorbehoud van eventuele uitzonderingen bepaald bij de Grondwet of de bijzondere wet » (5).

Evenzo behoort de financiering van een beleid tot « het regelen » van de aangelegenheid waaronder het ressorteert (6). Een overheid kan geen financiële middelen besteden aan projecten waarvoor ze niet bevoegd is (7). Een samenwerkingsakkoord mag niet tot gevolg hebben een niet-bevoegde overheid te machtigen om een beleid te financieren dat buiten haar bevoegdheid valt (8).

Daaruit volgt dat, aangezien het verover per spoor onder de federale bevoegdheid valt, de financiering ervan eveneens onder de bevoegdheid valt van de federale overheid, en niet onder die van de gewesten, en dat een samenwerkingsakkoord een deel van die financiering niet kan opdragen aan die gewesten.

- (5) Advies 26.248/1, gegeven op 1 april 1997 over een voorontwerp van wet « tot instelling van een programma voor de terbeschikkingstelling van wetenschappelijke onderzoekers ten bate van de universitaire onderwijsinstellingen en de federale wetenschappelijke instellingen » (Gedr. St., Kamer, 1996-1997, nr. 1022/1). In dit advies wordt onder meer verwezen naar adviezen van 25 januari 1984 (Gedr. St., Kamer, 834 (1983-1984), nr. 1, blz. 27-29 en 42-46; ibidem, 834 (1983-1984), nr. 10) en van 13 oktober 1992 (Gedr. St., Senaat, 526-1 (1992-1993), blz. 158-159). Zie ook advies 27.394/2, gegeven op 30 maart 1998, over een voorontwerp van decreet « visant à assurer à tous les élèves des chances égales d'émancipation sociale, notamment par la mise en œuvre de discriminations positives » (Doc. parl., C.C.F., zitting 1997-1998, nr. 235-1); advies 27.777/2 van 28 mei 1998 over een ontwerp van decreet « autorisant le ministre qui a le budget dans ses attributions à présenter au Parlement de la Communauté française le projet de décret-programme portant diverses mesures concernant la gestion budgétaire, les fonds budgétaires, les bâtiments scolaires, l'enseignement et la promotion de la santé » (Doc. parl., C.C.F., 1997-1998, nr. 247-1, blz. 17), waarin wordt verwezen naar voormeld advies 27.394/2; advies 29.645/2, gegeven op 17 november 1999 over een voorontwerp van programmadecreet « portant diverses mesures concernant les fonds budgétaires, l'enseignement, l'enfance et les fonds structurels » (Doc. parl., C.C.F., zitting 1999-2000, nr. 32-1); advies 30.037/2, gegeven op 24 mei 2000 over een voorontwerp van decreet « portant assentiment de l'accord de coopération du 21 mars 2000 entre la Communauté française et la Région wallonne portant sur le refinancement de la Communauté française par la Région wallonne pour un montant de 900 millions de francs par la coopération dans le cadre de politiques croisées, sur la détermination des modalités de décision dans le cadre des programmes afférents aux Fonds structurels européens et sur le développement des entreprises culturelles » (Doc. parl., C.C.F., zitting 1999/2000, nr. 95/1).
- (6) Arbitragehof, 3 oktober 1996, nr. 54/96, overw. B.5; RvS, afdeling wetgeving, advies 31.341/VR, gegeven op 28 februari 2001, over een ontwerp van wet « tot wijziging van de wet van 30 maart 1995 betreffende de netten voor distributie voor omroepuitzendingen en de uitoefening van televisieomroepactiviteiten in het tweetalig gebied Brussel-Hoofdstad » (Kamer, Gedr. St., nr. 50-0774/10).
- (7) RvS, voormeld advies 31.341/VR.
- (8) Ibidem.

Le chemin de fer est donc demeuré dans la sphère de compétence fédérale, qui inclut notamment les modalités d'organisation et de contrôle de ce service public, actuellement géré par la SNCB.

Comme la section de législation du Conseil d'Etat l'a rappelé à plusieurs reprises,

« [...] les pouvoirs dont sont investis l'Etat fédéral, les communautés ou les régions, pour effectuer des dépenses dans le cadre de leur politique publique ou sous la forme de subventions octroyées à des institutions de droit public ou de droit privé, sont subordonnés à la compétence matérielle à laquelle ces moyens financiers sont affectés, sous la réserve des exceptions éventuelles prévues par la Constitution ou la loi spéciale » (5).

De même, le financement d'une politique relève de l'acte de « régler » la matière dont elle relève (6). Une autorité ne peut affecter des moyens financiers à des projets qui ne relèvent pas de ses compétences (7). Un accord de coopération ne peut avoir pour effet d'habiliter une autorité incompétente à financer des politiques échappant à son champ de compétence (8).

Il en résulte que, puisque le transport par rail appartient aux compétences fédérales, son financement relève également de l'autorité fédérale, et non des régions, et qu'un accord de coopération ne peut attribuer à celles-ci une partie de ce financement.

- (5) Avis 26.248/1, donné le 1^{er} avril 1997 sur un avant-projet de loi « créant un programme de mise à disposition de chercheurs scientifiques au bénéfice des établissements d'enseignement universitaire et des établissements scientifiques fédéraux » (Doc. parl., Chambre, 1996-1997, n° 1022/1). Cet avis renvoie notamment à des avis du 25 janvier 1984 (Doc. parl., Chambre, 834 (1983-1984), n° 1, pp. 27-29 et 42-46; ibidem, 834 (1983-1984), n° 10) et du 13 octobre 1992 (Doc. parl., Sénat, 526-1 (1992-1993), pp. 158-159). Voyez aussi l'avis 27.394/2, donné le 30 mars 1998, sur un avant-projet de décret « visant à assurer à tous les élèves des chances égales d'émancipation sociale, notamment par la mise en œuvre de discriminations positives » (Doc. parl., C.C.F., session 1997-1998, n° 235-1); l'avis 27.777/2 du 28 mai 1998 sur un projet de décret « autorisant le ministre qui a le budget dans ses attributions à présenter au Parlement de la Communauté française le projet de décret-programme portant diverses mesures concernant la gestion budgétaire, les fonds budgétaires, les bâtiments scolaires, l'enseignement et la promotion de la santé » (Doc. parl., C.C.F., 1997-1998, n° 247-1, p. 17), qui renvoie à l'avis 27.394/2 précité; l'avis 29.645/2, donné le 17 novembre 1999 sur un avant-projet de décret-programme « portant diverses mesures concernant les fonds budgétaires, l'enseignement, l'enfance et les fonds structurels » (Doc. parl., C.C.F., session 1999-2000, n° 32-1); l'avis 30.037/2, donné le 24 mai 2000 sur un avant-projet de décret « portant assentiment de l'accord de coopération du 21 mars 2000 entre la Communauté française et la Région wallonne portant sur le refinancement de la Communauté française et la région wallonne portant sur le refinancement de la Communauté française par la Région wallonne pour un montant de 900 millions de francs par la coopération dans le cadre de politiques croisées, sur la détermination des modalités de décision dans le cadre des programmes afférents aux Fonds structurels européens et sur le développement des entreprises culturelles » (Doc. parl., C.C.F., session 1999/2000, n° 95/1).
- (6) Cour d'arbitrage, 3 octobre 1996, n° 54/96, cons.B.5.; C.E., section de législation, avis 31.341/VR, donné le 28 février 2001, sur un projet de loi « modifiant la loi du 30 mars 1995 concernant les réseaux de distribution d'émissions de radiodiffusion et l'exercice d'activités de radiodiffusion dans la région bilingue de Bruxelles-Capitale » (Chambre, Doc. parl., n° 50-0774/10).
- (7) C.E., avis précité 31.341/VR.
- (8) C.E., avis précité 31.341/VR.

2. De gewesten van hun kant beschikken over bevoegdheden waarin weliswaar het spoorwegvervoer niet is begrepen, doch die een weerslag kunnen hebben op de organisatie ervan; bij wijze van voorbeeld kunnen onder meer de ruimtelijke ordening ⁽⁹⁾, het leefmilieu ⁽¹⁰⁾, de landinrichting en het natuurbehoud ⁽¹¹⁾ of hun andere bevoegdheden inzake vervoer ⁽¹²⁾ worden aangehaald.

Op grond van de laatstgenoemde bevoegdheden, vooral die betreffende het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, waarvan zo-even sprake was, kunnen de gewesten er overigens toe komen overleg te plegen met de federale overheid, inzonderheid voor de coördinatie en de promotie van het openbaar vervoer, zoals voorgeschreven is in artikel 6, § 3bis, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. In de memorie van toelichting van het wetsontwerp dat geleid heeft tot de bijzondere wet van 8 augustus 1988, waarbij in de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen een artikel 6, § 1, X, 8°, wordt ingevoegd, staat in dit verband overigens het volgende te lezen: « Met het oog op de bevordering van het openbaar vervoer, het rationaliseren van de exploitatie en de vrijwaring van de belangen van de gebruikers, is een intensieve samenwerking tussen de maatschappijen voor openbaar vervoer, met inbegrip van de Spoorwegen, van essentiële betekenis » ⁽¹³⁾. In diezelfde memorie van toelichting staat, in verband met de bepaling houdende invoeging, in de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, van een artikel 6, § 3bis, 3°, betreffende het overleg tussen de federale overheid en de gewesten, dat « in dit overleg zal worden gestreefd naar een consensus, die kan uitmonden in een samenwerkingsakkoord bedoeld in artikel 92bis nieuw » ⁽¹⁴⁾.

3. Zoals de bijzondere wetgever zelf heeft bepaald – hetgeen zo-even is uiteengezet – kan die bevoegdheidsverdeling inzake openbaar vervoer het aldus opportuun maken een samenwerkingsakkoord te sluiten op grond van artikel 92bis van de voormelde bijzondere wet van 8 augustus 1980, welk artikel bepaalt dat zulke akkoorden « onder meer betrekking (kunnen) hebben op de gezamenlijke oprichting en het gezamenlijk beheer van gemeenschappelijke diensten en instellingen, op het gezamenlijk uitoefenen van eigen bevoegdheden, of op de gemeenschappelijke ontwikkeling van initiatieven ».

In zijn arrest nr. 17/94 van 3 maart 1994 heeft het Arbitragehof evenwel op het volgende gewezen:

« Hoewel elke vorm van samenwerking onvermijdelijk een beperking van de autonomie van de betrokken overheden impliceert, mag het sluiten van een samenwerkingsakkoord waarin voormeld artikel 92bis [van de bijzondere wet] voorziet, niet een uitwisseling, een afstand of een teruggave van bevoegdheden tot gevolg hebben; dit ware een schending van de door of krachtens de Grondwet bepaalde regels voor het vaststellen van de onderscheiden bevoegdheid van de Staat, de gemeenschappen en de gewesten » ⁽¹⁵⁾.

Bijgevolg vloeit uit artikel 92bis van de bijzondere wet, zoals het artikel door het Arbitragehof wordt uitgelegd, voort dat elke overheid eerst een samenwerkingsakkoord kan sluiten als ze eigen bevoegdheden aanwendt en dat geen enkele overheid de andere partij of andere partijen bij het akkoord de bevoegdheid mag laten om zonder haar medewerking of zonder hun medewerking de beslissingen te nemen die de uitvoering van dat akkoord met zich brengt.

(9) Art. 6, § 1, I, van de bijzondere wet.

(10) Art. 6, § 1, II, van de bijzondere wet.

(11) Art. 6, § 1, III, van de bijzondere wet.

(12) Art. 6, § 1, X, van de bijzondere wet.

(13) Loc. Cit., blz. 16.

(14) Loc. Cit., Blz. 21.

(15) Overw. B.5.3. Zie ook, inzonderheid de voormelde adviezen 30.037/2 van 24 mei 2000 en 31.341/VR van 28 februari 2001 van de afdeling wetgeving van de Raad van State.

2. Quant aux régions, elles disposent de compétences qui, si elles n'incluent pas le transport ferroviaire, peuvent avoir des incidences sur l'organisation de celui-ci; à titre d'exemple, on peut citer notamment l'aménagement du territoire ⁽⁹⁾, l'environnement ⁽¹⁰⁾, la rénovation rurale et la conservation de la nature ⁽¹¹⁾, ou leurs autres compétences en matière de transport ⁽¹²⁾.

Ces dernières compétences, spécialement en ce qui concerne le transport en commun urbain et vicinal, rappelées plus haut, peuvent par ailleurs impliquer qu'elles se concertent avec l'autorité fédérale, notamment pour coordonner et promouvoir le transport public, ainsi que le prescrit l'article 6, § 3bis, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. L'exposé des motifs du projet de loi destiné à aboutir à la loi spéciale du 8 août 1988, qui a inséré l'article 6, § 1^{er}, X, 8°, dans la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, énoncé par ailleurs à cet égard qu'« en vue de promouvoir le transport public, de rationaliser l'exploitation et de sauvegarder les intérêts des utilisateurs, une collaboration intensive entre les sociétés de transport public y compris les Chemins de fer est essentielle » ⁽¹³⁾. Ce même exposé des motifs annonce, au sujet cette fois de la disposition insérant l'article 6, § 3bis, 3°, dans la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, qui concerne la concertation entre l'autorité fédérale et les régions, que, « lors de [cette concertation], on s'efforcera de rechercher un consensus pouvant conduire à un accord de coopération tel que prévu au nouvel article 92bis » ⁽¹⁴⁾.

3. Ainsi, comme le législateur spécial – on vient de le voir – l'avait lui-même prévu, cette répartition des compétences en matière de transport en commun peut rendre opportune la conclusion d'un accord de coopération sur la base de l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980 précitée, qui prévoit que ce type d'accords peut porter « notamment sur la création et la gestion conjointes de services et institutions communs, sur l'exercice conjoint de compétences propres, ou sur le développement d'initiatives en commun ».

Toutefois, comme l'indique l'arrêt n° 17/94 du 3 mars 1994 de la Cour d'arbitrage:

« Bien que toute forme de coopération implique inévitablement une limitation de l'autonomie des autorités concernées, la conclusion d'un accord de coopération prévu par l'article 92bis [de la loi spéciale] ne peut entraîner un échange, un abandon ou une restitution de compétence; il s'agirait là d'une violation des règles établies par la Constitution ou en vertu de celle-ci pour déterminer les compétences respectives de l'Etat fédéral, des communautés et des régions » ⁽¹⁵⁾.

Il résulte dès lors de l'article 92bis de la loi spéciale, tel qu'il est interprété par la Cour d'arbitrage, d'une part que chaque autorité ne peut conclure un accord de coopération que si elle met en œuvre des compétences propres et, d'autre part, qu'elle ne peut abandonner à l'autre partie ou aux autres parties à l'accord le pouvoir de prendre, sans sa participation ou leur participation, les décisions qu'implique la mise en œuvre de cet accord.

(9) Art. 6, § 1^{er}, I, de la loi spéciale.

(10) Art. 6, § 1^{er}, II, de la loi spéciale.

(11) Art. 6, § 1^{er}, III, de la loi spéciale.

(12) Art. 6, § 1^{er}, X, de la loi spéciale.

(13) Loc. cit., p. 16.

(14) Loc. cit., p. 21.

(15) Cons. B.5.3. Voy. Aussi, not., les avis précités 30.037/2, du 24 mai 2000, et 31.341/VR, du 28 février 2001, de la section de législation du Conseil d'Etat.

Aan de partijen bij het samenwerkingsakkoord wordt een grote handelingsvrijheid gelaten. Die handelingsvrijheid is evenwel niet onbeperkt, aangezien zij de hogere rechtsregels moeten naleven en inzonderheid de grondwettelijke en wettelijke regels betreffende de bevoegdheidsverdeling.

4. Bijgevolg kunnen de gewesten er door middel van het voorliggende samenwerkingsakkoord niet toe gemachtigd worden het investeringsplan van de NMBS te wijzigen of goed te keuren, aangezien dat plan, doordat het uitgaat van die onderneming, die actief is in de sector van het vervoer per spoor, alleen onder de federale overheid ressorteert ⁽¹⁶⁾. Met artikel 4 van het akkoord en inzonderheid met de tweede en derde zin van het eerste lid ⁽¹⁷⁾, worden de bevoegdheden en de gewesten overschreden.

5. Doordat alleen de federale overheid bevoegd is om de NMBS te financieren, kan het samenwerkingsakkoord, zoals artikel 14 ervan bepaalt, de gewesten niet machtigen om te zorgen voor de « prefinanciering » van deze maatschappij, in zoverre er sprake is van werken of investeringen die betrekking hebben op het vervoer per spoor. Zoals artikel 14 gesteld is, namelijk dat de NMBS een lening aangaat die op het einde van de procedure wordt terugbetaald door de federale Staat, moet het zo verstaan worden dat het alleen betrekking heeft op de uitoefening van federale bevoegdheden, wat niet kan worden uitgevoerd met financiële middelen van de gewesten.

Meer bepaald is de in artikel 14 genoemde omstandigheid dat voor bepaalde infrastructuur « verschillende administratieve toelatingen en vergunningen (...) (vereist zijn) volgens de verschillende reglementeringen die onder (...) [de] bevoegdheid [van de gewesten] vallen » niet voldoende opdat de financiering daarvan, al was het gedeeltelijk, aan de Gewesten kan worden toevertrouwd, aangezien deze alleen activiteiten kunnen financieren die rechtstreeks onder hun bevoegdheid vallen. De wijziging in dezelfde bepaling naar het gewestelijk belang vormt evenmin een grondslag voor de gewestelijke bevoegdheid : in de regeling waarbij de bevoegdheden worden verdeeld over de Staat, de gemeenschappen en de gewesten is het begrip « belang van de gemeenschap of van het gewest » als criterium om de bevoegdheden van de deelentiteiten te bepalen immers verworpen ten voordele van een regeling waarbij aan laatstgenoemde entiteiten aangelegenheden worden toegewezen die hieraan uitdrukkelijk zijn overgedragen.

In het samenwerkingsakkoord kunnen de gewesten evenmin gemachtigd worden, zoals geschiedt in artikel 15, deel te nemen in de financiering van « werken betreffende de grote spoorweginvesteringen »; naar de letter beschouwd wekt laatstgenoemde uitdrukking de indruk dat het gaat om werkzaamheden die uitsluitend het spoorwegvervoer dienen, wat, zoals reeds eerder is opgemerkt, uitsluitend tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort. Dat het geld van de gewesten komt, kan overigens de gewestelijke bevoegdheid terzake niet wettigen.

(16) Binnen de korte tijd die aan hem toegemeten is, heeft de Raad van State zich niet kunnen buigen over de vraag, die losstaat van die betreffende de verdeling van de bevoegdheden tussen de federale Staat en de gewesten, of de federale Staat in het raam van zijn bevoegdheden door middel van het voorliggende samenwerkingsakkoord en de onderzochte goedkeuringswet rechtens kan overgaan tot zulk een wijziging en zulk een goedkeuring, inzonderheid gelet op de specifieke juridische aard van die instrumenten, de huidige stand van de organieke autonomie van de NMBS en zelfs van het statuut van die onderneming, zoals die voortspuit uit het thans bij het bureau van de Kamer van volksvertegenwoordigers ingediende ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Die vraag rijst eveneens voor andere bepalingen van het samenwerkingsakkoord, inzonderheid voor artikel 13, waarin sprake is van een « opdracht » vanwege de federale overheid, en voor artikel 15, waarbij de NMBS ertoe wordt verplicht onderhandelingen te voeren betreffende de cofinanciering van werken.

(17) De Nederlandse en de Franse tekst van artikel 4 verschillen van elkaar op het stuk van de wetgevingstechniek. De Nederlandse tekst is in twee leden ingedeeld, de Franse in drie leden.

La liberté d'action qui est laissée aux partenaires de l'accord de coopération est grande. Elle n'est pas absolue, pourtant, puisqu'ils sont tenus de respecter les normes supérieures et notamment les règles constitutionnelles et légales de répartition des compétences.

4. En conséquence, les régions ne peuvent, par l'intermédiaire de l'accord de coopération examiné, modifier ou approuver le plan d'investissement de la SNCB, qui, dès lors qu'il émane de cette dernière entreprise dans le secteur du transport par rail, relève de la seule autorité fédérale ⁽¹⁶⁾. L'article 4 de l'accord spécialement la deuxième phrase de son alinéa premier et son alinéa 2 ⁽¹⁷⁾, excède donc les compétences régionales.

5. De même, le financement de la SNCB appartenant à la seule autorité fédérale, l'accord de coopération ne peut, comme il le fait en son article 14, habiliter les régions à assurer le « préfinancement » de cette société, en ce qu'il vise des travaux ou des investissements relevant du transport par rail. Tel qu'il est rédigé, l'article 14, en prévoyant un emprunt de la SNCB, remboursé en fin de procédure par l'Etat fédéral, doit être compris comme ne visant que l'exercice de compétences fédérales, ce qui ne peut être mis en œuvre par des moyens financiers propres aux régions.

Plus spécialement, la circonstance, visée à l'article 14, selon laquelle des infrastructures nécessitent des « permis et autorisations ressortant ⁽¹⁸⁾ de [leurs] compétences » ne suffit pas à autoriser leur financement, même partiel, par les régions, celles-ci ne pouvant assurer le financement que des activités relevant de leur compétence directe. La référence, contenue dans la même disposition, à l'intérêt régional, ne peut davantage fonder la compétence régionale : le système de répartition des compétences entre l'Etat, les communautés et les régions a en effet écarté la notion de l'intérêt communautaire ou régional comme critère de détermination des compétences des entités fédérées, au profit d'un mécanisme d'attribution de matières expressément transférées à ces dernières.

L'accord de coopération ne peut davantage, comme il le fait en son article 15, autoriser les régions à participer au financement de « travaux relatifs à de grands investissements ferroviaires »; cette dernière expression, prise à la lettre, laisse en effet à penser qu'il s'agit de travaux exclusivement affectés au transport par rail qui, comme il a été rappelé plus haut, relèvent de la seule autorité fédérale. Au demeurant, l'origine régionale des fonds ne saurait fonder la compétence régionale en la matière.

(16) Dans le bref délai qui lui a été imparti, le Conseil d'Etat n'a pu se pencher sur la question, distincte de celle de la répartition des compétences entre l'Etat fédéral et les régions, de savoir si, dans le cadre de ses compétences, l'Etat fédéral pouvait valablement, par l'accord de coopération et la loi d'assentiment examinés, procéder à de pareilles modifications et approbations, compte tenu notamment de la spécificité juridique de ces instruments, de l'état actuel de l'autonomie organique de la SNCB, voire du statut de cette dernière entreprise tel qu'il résulte du projet de loi actuellement déposé sur le bureau de la Chambre des représentants portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Cette question se pose également en ce qui concerne d'autres dispositions de l'accord de coopération, notamment l'article 13 qui vise une « instruction » donnée par le gouvernement fédéral et l'article 15 qui charge la SNCB de négocier le cofinancement de travaux.

(17) Il y a une discordance légistique entre les versions française et néerlandaise de l'article 4, qui se présente en trois alinéas dans la version française et en deux alinéas dans la version néerlandaise.

(18) Il faut lire « ressortissant ».

6. De regelingen inzake « prefinanciering » en « cofinanciering » door de gewesten, waarin de artikelen 14 en 15 voorzien, zouden pas aanvaardbaar zijn indien ze, onder het geheel van de initiatieven die in federale en gewestelijke materies in verband met het openbaar vervoer genomen moeten worden, betrekking zouden hebben op werkzaamheden en investeringen die specifiek tot de bevoegdheden van de gewesten behoren, zoals bijvoorbeeld de aanleg van wegen of van parkeerplaatsen aan een station of een spoorweg, of nog de uitbouw van het stads- of buurtvervoer in samenwerking met de spoorwegen. De federale Staat blijft gehouden te zorgen voor zijn aandeel in de financiering van de initiatieven die onder zijn bevoegdheden vallen, inzonderheid wat de spoorwegen betreft. Het is meer bepaald onder die voorwaarden dat « het gezamenlijk uitoefenen van eigen bevoegdheden » in de zin van artikel 92bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen mogelijk is.

De financiering van de gewestelijke werkzaamheden moet dan in zijn geheel door de gewesten worden verzorgd; die financiering kan niet, zelfs niet gedeeltelijk, ten laste worden genomen door de federale overheid, zoals bepaald in artikel 14 van het onderzochte akkoord.

Wat artikel 15 betreft, zou de uitdrukking « werken betreffende de grote spoorweginvesteringen » verduidelijkt moeten worden zodat beter wordt aangegeven dat het zowel om gewestelijke als om federale investeringen gaat, zoals die uit hun respectieve bevoegdheden voortvloeien.

*
* *

7. Het besluit is dan ook dat het onderzochte samenwerkingsakkoord moet worden herzien, in deze zin dat de bepalingen waarbij de gewesten instemmen met regelingen die uitsluitend tot de bevoegdheid van de federale Staat inzake spoorwegvervoer behoren, daaruit worden weggelaten, en de cofinanciering door de gewesten van die aspecten van de betrokken aangelegenheden die onder hun bevoegdheid vallen, beter wordt afgebakend ⁽¹⁸⁾.

De Kamer was samengesteld uit

Mevrouw	M.-L. WILLOT-THOMAS,	voorzitter van de Raad van State,
De heren	P. LIENARDY, P. VANDERNOOT,	staatsraden,
Mevrouw	D. LANGBEEN,	hoofdgriffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer A. LEFEBVRE, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door mevr. V. FRANCK, adjunct-referendaris.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. LIENARDY.

De Hoofdgriffier,

D. LANGBEEN

De Voorzitter,

M.-L. WILLOT-THOMAS

6. Les mécanismes de « préfinancement » et de « cofinancement » régionaux prévus par les articles 14 et 15 ne seraient admissibles que s'ils portaient, parmi l'ensemble des initiatives à prendre dans des matières fédérales et régionales en rapport avec le transport en commun, sur des travaux et des investissements relevant spécifiquement de la compétence régionale, comme par exemple l'aménagement de routes ou de parkings de dissuasion aux abords de gares ou de voies ferrées ou encore le développement du transport urbain ou vicinal en coordination avec le chemin de fer. L'Etat fédéral reste tenu d'assurer sa part dans le financement des initiatives relevant de ses compétences, spécialement en matière ferroviaire. C'est notamment dans ces conditions qu'est rendu possible « l'exercice conjoint de compétences propres » au sens de l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Le financement des travaux régionaux doit alors être assuré par les régions de manière complète; il ne peut être pris en charge, même partiellement, par l'autorité fédérale, comme le prescrit l'article 14 de l'accord examiné.

En ce qui concerne l'article 15, l'expression « travaux relatifs à de grands investissements ferroviaires » devrait être éclaircie afin de mieux indiquer qu'ils englobent des investissements régionaux et des investissements fédéraux, tels qu'ils résultent de leurs compétences respectives.

*
* *

7. En conclusion, l'accord de coopération examiné doit être revu pour en omettre les dispositions par lesquelles les régions émettent leur accord à des instruments relevant de la seule compétence fédérale en matière de transport ferroviaire et pour mieux limiter leur participation au financement des aspects des matières envisagées qui relèvent de leurs compétences ⁽¹⁹⁾.

La chambre était composée de

Madame	M.-L. WILLOT-THOMAS,	président du Conseil d'Etat,
Messieurs	P. LIENARDY, P. VANDERNOOT,	conseillers d'Etat,
Madame	D. LANGBEEN,	greffier en chef.

Le rapport a été présenté par M. A. LEFEBVRE, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par Mme V. FRANCK, référendaire adjoint.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. LIENARDY.

Le Greffier en chef,

D. LANGBEEN

Le Président,

M.-L. WILLOT-THOMAS

(18) Bij het samenwerkingsakkoord dat ter goedkeuring aan de Raad wordt voorgelegd, dienen de twee bijlagen te worden gevoegd waarvan sprake is in artikel 4 van dat samenwerkingsakkoord.

(19) Il convient de joindre à l'accord de coopération soumis à l'approbation du Conseil, les deux annexes qui sont mentionnées dans l'article 4 de cet accord de coopération.

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende instemming met het
samenwerkingsakkoord
tussen de Staat, het Vlaams Gewest,
het Waals Gewest en
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
met betrekking tot
het meerjarig Investeringsplan
voor 2001-2012 van de NMBS**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voorstel van de minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De minister van Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp is ermee belast in naam van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bij de Brusselse Hoofdstedelijke Raad het ontwerp van ordonnantie in te dienen, waarvan de tekst hierna volgt :

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

Instemming wordt betuigd met het samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjarig investeringsplan voor 2001-2012 van de NMBS.

Brussel, 22 november 2001

PROJET D'ORDONNANCE

**portant assentiment à l'accord
de coopération
entre l'Etat, la Région flamande,
la Région wallonne et
la Région de Bruxelles-Capitale
relatif au Plan d'investissement
pluriannuel 2001-2012
de la SNCB**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport, de la Lutte contre l'Incendie et d'Aide Médicale Urgente,

Après en avoir délibéré,

ARRÊTE :

Le ministre des Travaux publics, du Transport, de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide Médicale Urgente est chargé de présenter, au nom du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

Il est porté assentiment à l'accord de coopération entre l'Etat, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB.

Bruxelles, le 22 novembre 2001

Voor de Regering,

De Minister-Voorzitter van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met de Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek,

François-Xavier de DONNEA

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

Jos CHABERT

De Staatssecretaris van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

Robert DELATHOUWER

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique,

François-Xavier de DONNEA

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux Publics, du Transport, de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide Médicale Urgente,

Jos CHABERT

Le Secrétaire d'Etat du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, la Fonction publique, la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide Médicale Urgente,

Robert DELATHOUWER

**SAMENWERKINGSAKKOORD TUSSEN DE STAAT,
HET VLAAMS GEWEST, HET WAALS GEWEST EN
HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
MET BETREKKING TOT HET MEERJARIG
INVESTERINGSPLAN VOOR 2001-2012 VAN DE NMBS**

Gelet op artikel 39 van de Grondwet ;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd door de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot hervorming der instellingen en de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot hervorming der instellingen;

Gelet op de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen, inzonderheid op artikel 42;

Gelet op het « Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen » van het Vlaams Gewest;

Gelet op het « Schéma de Développement de l'Espace régional » van het Waals Gewest;

Gelet op het « Gewestelijk Ontwikkelingsplan » van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Gelet op de prioriteiten die de federale regering vastlegde op 17 oktober 2000;

Gelet op de beslissing die de federale Ministerraad nam op 30 maart 2001 met betrekking tot het syntheserapport van de werkgroep NMBS;

Overwegende dat de aanwezige partijen vastbesloten zijn een aanbod voor het treinvervoer in te stellen dat aantrekkelijk is in vergelijking met het wegvervoer, om de overstap van transportmodus te waarborgen die de spoorwegen in staat moet stellen 50 % meer personen en goederen te vervoeren tegen het jaar 2012;

Overwegende dat het om het aanbod voor het treinvervoer tot stand te brengen essentieel is de investeringen te plannen en te verwezenlijken over een periode van twaalf jaar;

Overwegende dat het OESO-rapport « Onderzoek van de milieuprestaties van België » stelt dat de Belgische cijfers met betrekking tot het verkeer per inwoner per BBP-eenheid bij de hoogste zijn binnen de OESO;

Overwegende dat, in de mate dat het meerjarig investeringsplan streeft naar een overstap van transportmodus, het tevens meewerkt aan de doelstelling met betrekking tot de vermindering van de gasen met broeikas-effect die België zich heeft opgelegd bij de bekrachtiging van het akkoord van Kyoto in 1997 (verlaging van de uitstoot van gasen met een broeikas-effect met 7,5 % in 2008-2012 ten opzichte van 1990) en dat hetzelfde geldt voor de verklaring van Rio van 14 juni 1992 over het leefmilieu en de ontwikkeling;

Overwegende dat het federaal plan voor duurzame ontwikkeling 2001-2004, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 19 september 2000 bij toepassing van de wet van 5 mei 1997 op de coördinatie van het federaal beleid inzake duurzame ontwikkeling, de overstap van transportmodus als een noodzakelijke voorwaarde voor een duurzame ontwikkeling beschouwt;

Gelet op het GEN-project dat werd goedgekeurd door de federale regering op 20 april 2001;

Overwegende dat dit akkoord betrekking heeft op de wederzijdse verbintenissen van de partijen om de verwezenlijking van de spoorweginfrastructuurwerken mogelijk te maken en hun opvolging door een ad hoc orgaan;

**ACCORD DE COOPERATION ENTRE L'ETAT,
LA REGION FLAMANDE, LA REGION WALLONNE ET
LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
RELATIF AU PLAN D'INVESTISSEMENT PLURIANNUEL
2001-2012 DE LA SNCB**

Vu l'article 39 de la Constitution ;

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réforme institutionnelle, modifiée par la loi spéciale du 8 août 1988 de réforme institutionnelle et la loi spéciale du 16 juillet 1993 de réforme institutionnelle;

Vu la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises, notamment l'article 42;

Vu le « Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen » de la Région flamande;

Vu le « Schéma de Développement de l'Espace régional » de la Région wallonne;

Vu le « Plan régional de Développement » de la Région de Bruxelles-Capitale;

Vu les priorités fixées par le gouvernement fédéral le 17 octobre 2000;

Vu la décision du Conseil des ministres fédéral du 30 mars 2001 relatif au rapport de synthèse du groupe de travail SNCB;

Considérant que les parties en présence sont déterminées à mettre en place une offre de transport ferroviaire qui soit attractive par rapport au transport routier, en vue d'assurer un transfert modal qui doit permettre au chemin de fer de transporter 50 % de personnes et de marchandises en plus à l'horizon 2012;

Considérant que, pour mettre en œuvre l'offre de transport ferroviaire, il est essentiel de fixer et de s'engager sur la planification et la réalisation des investissements sur une période de douze ans;

Considérant que le rapport de l'OCDE « Examen des performances environnementales pour la Belgique » relève qu'en Belgique, les chiffres du trafic par habitant par unité de PIB sont parmi les plus élevés de l'OCDE;

Considérant qu'en ce qu'il poursuit un objectif de transfert modal, le plan pluriannuel d'investissement s'inscrit dans l'objectif de diminution des gaz à effet de serre que la Belgique s'est fixé en ratifiant l'accord de Kyoto en 1997 (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 7,5 % en 2001-2012 par rapport à 1990) et qu'il en va de même de la déclaration de Rio du 14 juin 1992, sur l'environnement et le développement;

Considérant le plan fédéral de développement durable 2001-2004, approuvé par arrêté royal du 19 septembre 2000 en application de la loi du 5 mai 1997 relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable, en ce que ce plan considère le transfert modal comme essentiel à un développement durable;

Considérant le projet RER tel qu'approuvé par le gouvernement fédéral le 20 avril 2001;

Attendu que le présent accord a pour objet les engagements mutuels des parties afin de permettre la réalisation des travaux d'infrastructures ferroviaires et leur suivi par un organe ad hoc;

Overwegende dat de partijen zich ertoe verbinden samen te werken en de nodige middelen aan te wenden om

- In te staan voor de verstrekking van de verschillende toelatingen en vergunningen die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder hun respectievelijke bevoegdheid vallen om de verwezenlijking van de werken volgens de in het investeringsplan voorgestelde plannings mogelijk te maken;
- De prefinanciering van bepaalde projecten te waarborgen waarvoor de partijen wensen vooruit te lopen op de plannings die voorzien zijn in het meerjarig investeringsplan;

Overwegende dat het Overlegcomité bedoeld in artikel 31 van de gewone wet van 9 augustus 1980 tot hervorming der instellingen in het kader van de uitvoering van huidig akkoord overeenkomstig artikel 33 van genoemde wet volgens de consensusprocedure beslist.

De Staat, vertegenwoordigd door de heer Guy Verhofstadt, eerste minister van de federale regering en door mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister van de federale regering, belast met Mobiliteit en Vervoer;

Het Vlaams Gewest, vertegenwoordigd door de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse Regering, belast met Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, door de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en door de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister belast met Begroting en Financiën, Ruimtelijke Ordening en Media;

Het Waals Gewest, vertegenwoordigd door de heer Jean-Claude Van Cauwenberghe, minister-president van de regering van het Waals Gewest, belast met de Internationale Betrekkingen, de heer José Daras, minister van het Waals Gewest, belast met Vervoer, Mobiliteit en Energie en door de heer Michel Foret, minister van het Waals Gewest, belast met Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Leefmilieu;

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vertegenwoordigd door de heer François-Xavier de Donnea, minister-voorzitter van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met de Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek, door de heer Jos Chabert, minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, door de heer Robert Delathouwer, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en door de heer Willem Draps, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ruimtelijke Ordening, Stadsvernieuwing, Monumenten en Landschappen en Bezoldigd Vervoer van Personen;

Gezamenlijk hun eigen bevoegdheden uitoefenend, komen overeen wat volgt :

HOOFDSTUK I Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit akkoord wordt gesloten zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheidsverdeling tussen de partijen zoals bepaald door de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd door de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot hervorming der instellingen en de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot hervorming der instellingen.

De partijen bevestigen het federaal karakter van de N.M.B.S. met eerbied voor het principe van de uniciteit van de onderneming.

Attendu que les parties s'engagent à coopérer et mettre en œuvre les moyens nécessaires pour

- assurer la délivrance des différentes autorisations et permis requis selon les différentes réglementations ressortant de leurs compétences respectives afin de permettre la réalisation des travaux selon les plannings présentés dans le plan d'investissement,
- assurer le préfinancement de certains projets que les parties souhaitent anticiper par rapport aux plannings prévus par le plan pluriannuel d'investissement;

Attendu que le Comité de Concertation visé à l'article 31 de la loi ordinaire de réformes institutionnelles du 9 août 1980, statue dans le cadre de l'exécution du présent accord conformément à l'article 33 selon la procédure du consensus;

L'Etat fédéral représenté par M. Guy Verhofstadt, premier ministre du gouvernement fédéral et par Mme Isabelle Durant, vice-première ministre du gouvernement fédéral chargée de la Mobilité et des Transports;

La Région flamande, représentée par le Gouvernement flamand, en la personne de son ministre-président, M. Patrick Dewael, chargé des Finances, du Budget, de la Politique extérieure et des Affaires européennes, par M. Steve Stevaert, ministre vice-président du Gouvernement flamand chargé de la Mobilité, des Travaux publics et de l'Energie et par M. Dirk Van Mechelen, Ministre flamand chargé du Budget et des Finances, de l'Aménagement du Territoire et des Media;

La Région wallonne, représentée par son gouvernement, en la personne de son ministre-président, M. Jean-Claude Van Cauwenberghe, ministre-président du Gouvernement de la Région wallonne chargé des Relations internationales, M. José Daras, ministre de la Région wallonne chargé des Transports, de la Mobilité et de l'Energie et par M. Michel Foret, ministre de la Région wallonne chargé de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement;

La Région de Bruxelles-Capitale, représentée par son gouvernement, en la personne de son ministre-président, M. François-Xavier de Donnea, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique, par M. Jos Chabert, ministre de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Travaux publics, des Transports, de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente, par M. Robert Delathouwer, secrétaire d'Etat de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente et par M. Willem Draps, secrétaire d'Etat de l'Aménagement du Territoire, de la Rénovation urbaine, des Monuments et Sites et du Transport rémunéré de personnes;

Exerçant conjointement leurs compétences propres, conviennent de ce qui suit :

CHAPITRE I Dispositions générales

Article 1^{er}

Le présent accord est pris sans préjudice de la répartition des compétences entre les parties, déterminée par la loi spéciale du 8 août 1980 de réforme institutionnelle, modifiée par la loi spéciale du 8 août 1988 de réforme institutionnelle et la loi spéciale du 16 juillet 1993 de réforme institutionnelle.

Les parties confirment le caractère fédéral de la SNCB dans le respect du principe de l'unicité de l'entreprise.

Artikel 2

In het raam van dit akkoord wordt verstaan onder :

1. « De partijen » : De federale Regering, de Waalse Regering, de Vlaamse Regering en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering;
2. « Investeringsplan » : het meerjarig investeringsplan bevat de planning voor de spoorweginvesteringen over verscheidene jaren, met betrekking tot de aankoop, de inrichting, het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de infrastructuur evenals de investeringen in het roland materieel. Op die wijze beschrijft het investeringsplan de relatie tussen het vervoer-aanbod en de infrastructuurbehoeften zoals goedgekeurd door de federale Ministerraad.
3. « Overlegcomité » : orgaan zoals bedoeld in artikel 31 van de gewone wet van 9 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

HOOFDSTUK II
Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit

Artikel 3

Om de permanente samenwerking met de gewesten te versterken, wordt een Executief Comité van de ministers van Mobiliteit (E.C.M.M.) opgericht, waarin de drie gewestelijke ministers die bevoegd zijn voor openbaar vervoer en/of de mobiliteit zetelen alsook de federale minister die bevoegd is voor treinvervoer.

Deze laatste neemt het voorzitterschap van dit comité op zich.

Het secretariaat wordt waargenomen door de federale overheidsdienst voor de Mobiliteit.

Dit comité is belast met het onderzoek van de coördinatie van het openbaar vervoer en met de opvolging van de uitvoering van het investeringsplan. Hiervoor worden de bevoegde organen van de NMBS gehoord door het comité.

De ministers die bevoegd zijn voor de ruimtelijke ordening kunnen worden uitgenodigd op de vergaderingen van het E.C.M.M. Dat geldt ook voor de federale en gewestelijke openbaarvervoermaatschappijen.

Het E.C.M.M. neemt een reglement van interne orde aan dat onder andere de modaliteiten van beraadslaging vaststelt.

HOOFDSTUK III
Investeringsplan

Artikel 4

De Raad van bestuur van de N.M.B.S. heeft akte genomen op 1 juni 2001 van het investeringsplan dat een bijlage bij dit akkoord vormt. Het plan wordt gewijzigd door het huidig akkoord en door de explicatieve nota van 14 juli 2001 die als bijlage aan dit akkoord wordt gevoegd (*).

Het aldus gewijzigde plan wordt door de partijen goedgekeurd en maakt wezenlijk deel uit van dit akkoord.

De partijen verbinden zich om de richtinggevende planning vermeld in het plan na te komen.

(*) Het investeringsplan 2001-2012 en de explicatieve nota van 14 juli 2001 kunnen op de Griffie van de Raad geraadpleegd worden.

Article 2

Dans le cadre du présent accord, on entend par :

1. « Les parties » : Le gouvernement fédéral, le gouvernement wallon, le gouvernement flamand et le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale;
2. « Plan d'investissement » : le plan d'investissement pluriannuel contenant la planification des investissements ferroviaires sur plusieurs années relatifs à l'acquisition, l'aménagement, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure, ainsi que les investissements dans le matériel roulant et décrivant ainsi la relation entre l'offre de transport et les besoins en infrastructure, tel qu'approuvé par le Conseil des ministres fédéral;
3. « Comité de concertation » : l'organe visé à l'article 31 de la loi ordinaire de réformes institutionnelles du 9 août 1980.

CHAPITRE II
Comité exécutif des Ministres de la Mobilité

Article 3

Dans le souci de renforcer la coopération permanente avec les régions, il est procédé à la création d'un Comité exécutif des ministres de Mobilité (C.E.M.M.) au sein duquel siègent les trois ministres régionaux ayant les transports en commun et/ou la Mobilité dans leurs attributions de même que le ministre fédéral ayant le transport ferroviaire dans ses attributions.

Ce dernier assure la présidence de ce comité.

Le secrétariat est assuré par le Service public fédéral de la Mobilité.

Ce comité est chargé d'examiner la politique de coordination des transports en commun et du suivi de la mise en œuvre du plan d'investissement. A cet effet, les organes compétents de la S.N.C.B. sont entendus par le comité.

Les ministres ayant l'Aménagement du Territoire dans leurs attributions peuvent être invités aux réunions du C.E.M.M. Il en va de même des sociétés de transport en commun fédérale et régionales.

Le C.E.M.M. adopte un règlement d'ordre intérieur qui fixe notamment les modalités de délibération dudit comité.

CHAPITRE III
Plan d'investissement

Article 4

Le plan d'investissement joint en annexe a été acté par le Conseil d'administration de la S.N.C.B. le 1^{er} juin 2001. Le plan est modifié par le présent accord et par la note explicative du 14 juillet 2001 figurant en annexe du présent accord (*).

Le plan ainsi modifié est approuvé par les parties et fait partie intégrante du présent accord.

Les parties s'engagent à s'inscrire dans le planning indicatif indiqué dans le plan.

(*) Le plan d'investissement 2001-2012 et la note explicative du 14 juillet 2001 peuvent être consultés au Greffe du Conseil.

Artikel 5

Het investeringsplan strekt zich uit over een periode van twaalf jaren.

Artikel 6

§ 1. – De noden van het investeringsplan, waarvan de Raad van bestuur van de N.M.B.S. op 1 juni 2001 akte heeft genomen, bedragen 687,6 miljard in franken 1999, te splitsen als volgt :

– Behoud van de capaciteit	143,1 miljard
– Uitbreiding van de capaciteit	176,2 miljard
– Rollend materieel	150,5 miljard
– Onthaal reizigers	23,7 miljard
– Productiematerieel	35,5 miljard
– HST	96,1 miljard
– Mobiliteit Brussel	62,5 miljard

§ 2. – Er wordt gepland de financiering van deze behoeften te laten gebeuren, zoals geakteerd door de Raad van bestuur van de NMBS op 1 juni 2001, op de volgende manier :

– Ministerie	391,0 miljard
– HST-Fin.	68,3 miljard
– GEN-fonds	62,5 miljard
– Eigen middelen NMBS	65,0 miljard
– ETCS (Europa)	3,3 miljard
– Alternatieve financiering	97,5 miljard

§ 3. – Met uitzondering van de investeringen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de investeringen in het rollend materieel en de bijzondere projecten waarvoor geen verdeelsleutel van toepassing is krachtens het investeringsplan zoals goedgekeurd door de federale Ministerraad, bedraagt de budgettaire verdeelsleutel voor de investeringen 60 % voor het Vlaams Gewest en 40 % voor het Waals Gewest. Deze verdeelsleutel wordt in acht genomen voor ieder burgerlijk jaar tussen 2001 en 2012, in overeenkomst met de planningstabel die bij dit akkoord wordt gevoegd.

HOOFDSTUK IV
Verbintenissen tussen de Partijen

Artikel 7

De partijen verbinden zich ertoe om de verschillende procedures betreffende de administratieve toelatingen en vergunningsaanvragen die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder hun bevoegdheid vallen voor de projecten die in het investeringsplan vermeld zijn, binnen de kortste termijn af te handelen.

Meer in het bijzonder komen de partijen overeen om de investeringen op het vlak van de veiligheid – onder andere de installatie van uitzendmasten voor telecommunicatie-uitrusting en de afschaffing van de overwegen – dringend te behandelen.

Artikel 8

De regering van het Vlaams Gewest, de regering van het Waals Gewest en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering komen overeen om de

Article 5

Le plan d'investissement s'étale sur une période de douze années.

Article 6

§ 1^{er}. – Les besoins du plan d'investissement tel qu'acté par le Conseil d'administration de la S.N.C.B. le 1^{er} juin 2001, s'élèvent à un montant de 687.6 milliards de francs 1999 et se décompose comme suit :

– Maintien de capacité	143,1 Mia
– Extension de capacité	176,2 Mia
– Matériel roulant	150,5 Mia
– Accueil voyageurs	23,7 Mia
– Matériel de production	35,5 Mia
– TGV	96,1 Mia
– Mobilité Bruxelles	62,5 Mia

§ 2. – Tel qu'acté par le Conseil d'administration de la S.N.C.B. le 1^{er} juin 2001, il est prévu que le financement de ces besoins soit couvert de la manière suivante :

– Ministère	391,0 Mia
– Financière TGV	68,3 Mia
– Fonds RER	62,5 Mia
– Fonds propres S.N.C.B.	65,0 Mia
– ETCS (Europe)	3,3 Mia
– Financement alternatif	97,5 Mia

§ 3. – A l'exception des investissements réalisés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, des investissements en matériel roulant et des projets spécifiques pour lesquels aucune clé n'est applicable en vertu du plan d'investissement approuvé par le Conseil des ministres fédéral, la clé de la répartition budgétaire des investissements est de 60 % pour la Région flamande et de 40 % pour la Région wallonne. Cette clé est respectée pour chaque année civile entre 2001 et 2012, conformément au tableau prévisionnel figurant en annexe du présent accord.

CHAPITRE IV
Engagements des Parties

Article 7

Les parties s'engagent à terminer dans les meilleurs délais les procédures relatives aux demandes d'autorisations administratives et permis requis selon les différentes réglementations ressortant de leurs compétences pour les projets repris dans le plan d'investissement.

Plus particulièrement, les parties s'engagent à consacrer aux investissements relatifs à la sécurité – notamment l'installation d'antennes dans le cadre de la mise en œuvre d'équipements de télécommunications et la suppression des passages à niveau – le bénéfice de l'urgence.

Article 8

Le gouvernement de la Région flamande, le gouvernement de la Région wallonne et le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

verschillende procedures betreffende de administratieve toelatingen en vergunningsaanvragen die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder hun bevoegdheid vallen – zoals de stedenbouwkundige vergunning - binnen een termijn van maximum achttien maanden vanaf de indiening van het complete dossier door de verzoeker af te handelen, zowel voor het project inzake het op vier sporen brengen van lijn 161 tussen Brussel en Ottignies als voor het project inzake het op vier sporen brengen van lijn 124 tussen Brussel en Nijvel.

De vergunningsaanvragen worden voor elk project afzonderlijk behandeld.

Artikel 9

De regering van het Vlaams Gewest en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering komen overeen om de verschillende procedures betreffende de administratieve toelatingen en vergunningsaanvragen die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder hun bevoegdheid vallen - zoals de stedenbouwkundige vergunning - binnen een termijn van maximum achttien maanden vanaf de indiening van het complete dossier door de verzoeker af te handelen, zowel voor het project inzake het op drie of vier sporen brengen van lijn 50A tussen Brussel en Denderleeuw als voor het project voor de nieuwe lijn tussen Brussel en Mechelen.

De vergunningsaanvragen worden voor elk project afzonderlijk behandeld.

Artikel 10

Zo nodig, verbinden de gewesten zich ertoe de verschillende stedenbouwkundige en ruimtelijke ordeningsplannen te wijzigen om de verbin-tenissen van dit akkoord te kunnen nakomen. In dit geval worden de termijnen zoals bepaald bij artikel 8 en 9, verlengd met twaalf maanden te rekenen van de datum van indiening van de vergunningsaanvraag met uitzondering van het project tot aanleg van een nieuwe lijn tussen Brussel en Mechelen, waarvoor de termijn met vierentwintig maanden verlengd wordt.

Gelet op het belang van de vier projecten bedoeld in artikel 8 en 9 en gelet op hun interregionaal karakter, beloven de partijen al het mogelijke te doen om de verschillende termijnen in de verschillende procedurestadi- dia betreffende de vergunningsaanvragen zo veel mogelijk te verkorten.

Artikel 11

De termijnen bedoeld in artikel 8, 9 en 10 zijn geschorst :

- in geval van overmacht, die behoorlijk door het overlegcomité wordt vastgesteld,
- als de vertraging te wijten is aan de aanvrager van de vergunning of toelating en voorzover die behoorlijk werd vastgesteld door het overlegcomité.

Artikel 12

Als de vergunning voorzien bij artikel 8 en 9 niet binnen de in de wet voorziene termijnen (respectievelijk achttien en dertig maanden) afgeleverd wordt, kan na aanmelding in het overlegcomité, geen gebruik worden gemaakt van de artikels 14 en 15 en dit tot het ogenblik van de aflevering van de vergunningen voorzien bij artikel 8 en 9.

Artikel 13

De federale overheid geeft de NMBS opdracht om vóór het einde van 2002 bij de bevoegde gewestelijke overheden de dossiers betreffende de

s'engagent à terminer les différentes procédures relatives aux demandes d'autorisations administratives et permis requis selon les différentes réglementations ressortant de leurs compétences, tels les permis d'urbanisme, dans un délai maximum de dix-huit mois à partir de l'introduction du dossier complet par le demandeur, tant pour le projet de mise à quatre voies de la ligne 161 entre Bruxelles et Ottignies que pour le projet de mise à quatre voies de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles.

Les demandes de permis sont traitées de manière indépendante pour chaque projet.

Article 9

Le gouvernement de la Région flamande et le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'engagent à terminer les différentes procédures relatives aux différentes autorisations administratives et aux permis requis selon les différentes réglementations ressortant de leurs compétences, tels les permis d'urbanisme, dans un délai maximum de dix-huit mois à partir de l'introduction du dossier complet par le demandeur, tant pour le projet de mise à trois ou quatre voies de la ligne 50A entre Bruxelles et Denderleeuw que pour le projet visant à établir une ligne nouvelle entre Bruxelles et Malines.

Les demandes de permis sont traitées de manière indépendante pour chaque projet.

Article 10

S'il échet, les régions s'engagent à modifier les différents plans d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire afin de pouvoir respecter les engagements du présent accord. Dans ce cas, les délais visés aux articles 8 et 9 du présent accord sont prolongés de douze mois à dater de la demande, à l'exception du projet visant à établir une ligne nouvelle entre Bruxelles et Malines, pour lequel ce délai est prolongé de vingt-quatre mois.

Vu l'importance des autres projets visés aux articles 8 et 9, et vu leur caractère interrégional, les régions s'engagent à tout mettre en œuvre pour réduire au maximum tous les délais intermédiaires, relatifs aux différentes étapes des procédures d'attribution des permis et autorisations administratives.

Article 11

Les délais prévus aux articles 8, 9 et 10 sont suspendus :

- en cas de force majeure, dûment constatée par le comité de concertation,
- lorsque le retard est imputable au demandeur du permis ou de l'autorisation et dûment constaté par le comité de concertation.

Article 12

Si les autorisations visées aux articles 8 et 9 ne sont pas délivrées dans les délais prévus (respectivement dix-huit et trente mois), il ne peut, après information du comité de concertation, être fait application des articles 14 et 15 et ceci jusqu'à l'obtention des autorisations visées aux articles 8 et 9.

Article 13

Le gouvernement fédéral donne instruction à la S.N.C.B. d'introduire avant la fin de l'année 2002, auprès des autorités régionales compétentes,

aanvragen voor administratieve toelatingen en vergunningen in te dienen voor het project inzake het op vier sporen brengen van lijn 161 tussen Brussel en Ottignies, voor het project inzake het op vier sporen brengen van lijn 124 tussen Brussel en Nijvel, en voor het project inzake de tweede havenontsluiting van Antwerpen.

De NMBS dient vóór het einde van 2001 een dossier in voor de tweede spoortunnel onder de Schelde dat moet toelaten de procedure voor het Ruimtelijk Uitvoeringsplan op te starten.

HOOFDSTUK V Pre en cofinanciering

Artikel 14

Ieder gewest kan instaan voor de renteloze prefinanciering van de infrastructuurprojecten van gewestelijk belang op haar grondgebied voor een bedrag van maximum 20 miljard in kapitaal of 2,5 miljard in jaarlijkse intrestlasten, voorzover zij de verschillende administratieve toelatingen en vergunningen heeft verstrekt die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder haar bevoegdheid vallen. De prefinanciering gebeurt via een achtergestelde lening aangegaan door de NMBS, waarvan de intrestlasten betaald worden door het gewest. De lening wordt gedekt door de waarborg van de staat. De kost hiervan wordt door het gewest gedragen. De voor gefinancierde bedragen zullen worden terugbetaald door de federale Staat overeenkomstig de bijlagen bedoeld in artikel 4 van dit akkoord.

Artikel 15

De NMBS onderhandelt, op verzoek van een gewest, de cofinanciering van de werken betreffende de grote spoorweginvesteringen naar rato van 8 miljard voor het Vlaams Gewest en voor 4 miljard voor het Waals Gewest. Deze bedragen kunnen verhoogd worden middels bestemming van deze werken door het Overlegcomité als werk van nationaal nut.

Elke vorm van cofinanciering komt bovenop het bedrag van 687,6 miljard waarvan sprake is in artikel 6, en heeft geen invloed op de budgettaire verdeelsleutel.

HOOFDSTUK VI Gewestelijk expresnet in en rond Brussel

Artikel 16

De partijen verbinden zich ertoe het samenwerkingsakkoord betreffende het G.E.N. zo snel mogelijk af te handelen en af te sluiten.

De partijen komen overeen dat de samenwerkingsorganen van het G.E.N. zowel op strategisch niveau als op operationeel niveau zullen worden georganiseerd.

Artikel 17

Een gedeelte van het rollend materieel bestemd voor het G.E.N. moet tegen 2005 beschikbaar zijn zodat twee eerste lijnen van het G.E.N. uiterlijk op 31 december 2005 in dienst kunnen worden genomen.

HOOFDSTUK VII Slotbepalingen

Artikel 18

De geschillen tussen de partijen die voortvloeien uit de interpretatie en de uitvoering van dit akkoord worden beslecht door een jurisdictie

les dossiers relatifs aux demandes d'autorisations administratives et de permis requis, pour les projets de mise à quatre voies de la ligne 161 entre Bruxelles et Ottignies, pour le projet de mise à quatre voies de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles et pour le projet de deuxième accès du port d'Anvers.

Avant la fin de 2001, la S.N.C.B. introduit un dossier pour le deuxième tunnel ferroviaire sous l'Escaut qui doit permettre le démarrage de la procédure du Plan d'Exécution Spatial.

CHAPITRE V Pré et Cofinancement

Article 14

Chaque région peut assurer le préfinancement sans intérêt de projets d'infrastructures présentant un intérêt régional sur son territoire et pour lesquels les permis et autorisations ressortant de ses compétences sont octroyés, à concurrence d'un montant maximum de 20 milliards en capital ou de 2,5 milliards en charges annuelles d'intérêt. Le préfinancement se fait par un emprunt subordonné émis par la S.N.C.B., dont les charges d'intérêt sont supportées par la Région. L'emprunt est garanti par l'état. Les frais sont supportés par la région. Les montants préfinancés sont remboursés par l'Etat fédéral conformément aux documents annexés visés à l'article 4 du présent accord.

Article 15

La S.N.C.B. négocie, à la demande d'une région, le cofinancement de travaux relatifs à de grands investissements ferroviaires à concurrence de 8 milliards pour la Région flamande et de 4 milliards pour la Région wallonne. Ces montants peuvent être augmentés moyennant qualification de ces travaux par le Comité de Concertation comme travaux d'intérêt pour l'économie nationale.

Toute forme de cofinancement par les régions vient en sous du montant de 687,6 milliards, dont il est question à l'article 6, et n'a pas d'influence sur la clé de répartition budgétaire.

CHAPITRE VI Réseau express régional dans et autour de Bruxelles

Article 16

Les parties s'engagent à finaliser et à conclure le plus rapidement possible l'accord de coopération relatif au R.E.R.

Les parties conviennent que les organes de coopération nécessaires à l'organisation du R.E.R. seront organisés tant au niveau stratégique qu'au niveau opérationnel.

Article 17

Une partie du matériel roulant destiné au R.E.R. doit être disponible en 2005 afin de permettre la mise en service, pour le 31 décembre 2005 au plus tard, de deux premières lignes du R.E.R.

CHAPITRE VII Dispositions finales

Article 18

Les litiges entre les parties nés de l'interprétation et de l'exécution du présent accord sont tranchés par une juridiction telle que visée à l'article

zoals bedoeld in artikel 92bis, §§ 5 en 6 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Artikel 19

Dit akkoord treedt in werking de dag na zijn goedkeuring door de federale Kamers, de Vlaamse Raad, de Waalse Raad en de Brusselse Hoofdstedelijke Raad.

Gedaan te Brussel op 11 oktober 2001 in 1 origineel exemplaar in het Frans en in het Nederlands

Voor de Staat :

De Eerste Minister

Guy VERHOFSTADT

De Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit en Vervoer

Isabelle DURANT

Voor het Vlaams Gewest :

De Minister-President

Patrick DEWAELE

De Vice-President en Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie,

Steve STEVAERT

De Minister van Ruimtelijke Ordening en Media

Dirk VAN MECHELEN

Voor het Waals Gewest :

De Minister-President

Jean-Claude VAN CAUWENBERGHE

De Vice-President en Minister van Vervoer, Mobiliteit en Energie

José DARAS

De Minister van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Leefmilieu

Michel FORET

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

De Minister-President

François-Xavier DE DONNEA

92bis, §§ 5 et 6 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Article 19

Le présent accord lie les parties le jour suivant l'assentiment des Chambres fédérales, du Conseil flamand, du Conseil de la Région wallonne et du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

Fait à Bruxelles, le 11 octobre 2001 en 1 exemplaire original en français et en néerlandais

Pour l'Etat :

Le Premier Ministre

Guy VERHOFSTADT

La Vice-Première Ministre et Ministre de la Mobilité et des Transports

Isabelle DURANT

Pour la Région flamande :

Le Ministre-Président

Patrick DEWAELE

Le Vice-Président et Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de l'Energie

Steve STEVAERT

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire et des Médias

Dirk VAN MECHELEN

Pour la Région wallonne :

Le Ministre-Président

Jean-Claude VAN CAUWENBERGHE

Le Vice-Président et Ministre des Transports, de la Mobilité et de l'Energie

José DARAS

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement

Michel FORET

Pour la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président

François-Xavier DE DONNEA

De Minister van Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

Jos CHABERT

De Staatssecretaris van Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

Robert DELATHOUWER

De Staatssecretaris van Ruimtelijke Ordening, Stadsvernieuwing, Monumenten en Landschappen en Bezoldigd Vervoer van Personen

Willem DRAPS

Le Ministre des Travaux publics, du Transport, de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente

Jos CHABERT

Le Secrétaire d'Etat chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente

Robert DELATHOUWER

Le Secrétaire d'Etat chargé de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et des Sites et du Transport rémunéré des personnes

Willem DRAPS

