

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 2001-2002

14 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**

VERSLAG

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

door de heer Jean-Pierre CORNELISSEN (F)

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. *Vaste leden* : mevr. Françoise Bertieaux, de heren Jean-Jacques Boelpaepe, Jean-Pierre Cornelissen, Claude Michel, mevr. Marie-Jeanne Riquet, mevr. Françoise Schepmans, de heer Bernard Ide, mevr. Geneviève Meunier, de heren Michel Van Roye, Michel Moock, Mahfoudh Romdhani, Denis Grimberghs, Johan Demol, Jan Béghin.
2. *Plaatsvervangers* : de heren Jacques De Grave, Philippe Smits, Alain Adriaens, Christos Doulkeridis, mevr. Evelyne Huytebroeck, de heer Mohamed Azzouzi, mevr. Béatrice Fraiteur.
3. *Andere leden* : mevr. Danielle Caron, mevr. Michèle Carthé, de heren Mohamed Daïf, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, mevr. Marion Lemesre, de heer Rudi Vervoort.

Zie :

Stuk van de Raad :

A-239/1 – 2000/2001 : Ontwerp van ordonnantie.

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2001-2002

14 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
concernant le Plan d'investissement
pluriannuel 2001-2012 de
la SNCB**

RAPPORT

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

par M. Jean-Pierre CORNELISSEN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

1. *Membres effectifs* : Mme Françoise Bertieaux, MM. Jean-Jacques Boelpaepe, Jean-Pierre Cornelissen, Claude Michel, Mmes Marie-Jeanne Riquet, Françoise Schepmans, M. Bernard Ide, Mme Geneviève Meunier, MM. Michel Van Roye, Michel Moock, Mahfoudh Romdhani, Denis Grimberghs, Johan Demol, Jan Béghin.
2. *Membres suppléants* : MM. Jacques De Grave, Philippe Smits, Alain Adriaens, Christos Doulkeridis, Mme Evelyne Huytebroeck, M. Mohamed Azzouzi, Mme Béatrice Fraiteur.
3. *Autres membres* : Mme Danielle Caron, Mme Michèle Carthé, MM. Mohamed Daïf, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Mme Marion Lemesre, M. Rudi Vervoort.

Voir :

Document du Conseil :

A-239/1 – 2000/2001 : Projet d'ordonnance.

I. Inleiding door Minister Jos Chabert van de bespreking in de Commissie Infrastructuur op 12 december 2001

Op 21 juni 2001 bracht de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een eerste advies uit over het door de NMBS voorgelegde investeringsplan 2001-2012 van de NMBS.

Dit investeringsplan moet een belangrijke doelstelling voor de Federale Regering realiseren : verhoging met 50 % van het spoorverkeer.

Het is een ambitieus plan dat, over een periode van twaalf jaar, in een totale investering van 687,5 miljard voorziet, die in volgende rubrieken kan ingedeeld worden :

– behoud van de capaciteit	143,1
– uitbreiding capaciteit	176,2
– rollend materiaal	150,5
– onthaal reizigers	23,7
– productiemiddelen	35,5
– HST	96,7
– mobiliteit Brussel	62,5

Voor deze enorme investeringen worden de hiernavolgende financieringsbronnen voorzien :

– federale begroting	391,0
– HST-Fin	68,3
– GEN-Fonds	62,5
– eigen middelen NMBS	69,0
– ECTS (Europa)	3,3
– alternatieve financieringen	97,5

Afgezien van de positieve punten die er in vervat waren (o.m. in verband met de uitbouw van het GEN) bleven toch nog een aantal aspecten te vaag of ontbraken een aantal punten die het Gewest als belangrijk beschouwde, zoals het aantal te bedienen GEN-stations, de optimalisatie van de Noord-Zuidverbinding, de verbetering van de bediening van de Europese wijk en de luchthaven en, vooral, de financiering van het GEN-treinmateriaal.

Omdat het investeringsplan :

- over een langere periode dan gebruikelijk (twaalf jaar) wordt gespreid;
- voor elk Gewest in belangrijke infrastructuurwerken voorziet die niet altijd binnen eenzelfde planning kunnen gebeuren;
- een te financieren saldo van 97,5 miljard vertoont,

werd een ontwerp van samenwerkingsakkoord voorgesteld waarin de vier betrokken partijen (federale Staat en de drie Gewesten) zich engageerden om dit investerings-

I. Introduction par le Ministre Jos Chabert à l'occasion de la discussion au sein de la Commission de l'Infrastructure du 12 décembre 2001

Le 21 juin 2001, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale formulait un premier avis pour le plan d'investissement 2001-2012 de la SNCB qui avait été soumis par la Société.

Ce plan d'investissement doit aboutir à la réalisation d'un objectif important du gouvernement fédéral : une augmentation du trafic ferroviaire de 50 %.

Il s'agit d'un plan ambitieux qui prévoit des investissements pour un montant global de 687,5 milliards sur une période de 12 ans ; ce montant peut être subdivisé comme suit :

– maintien de la capacité	143,1
– extension capacité	176,2
– matériel roulant	150,5
– accueil voyageurs	23,7
– moyens de production	35,5
– TGV	96,7
– mobilité Bruxelles	62,5

Pour ces investissements très considérables, on prévoit de faire appel aux sources de financement suivantes :

– budget fédéral	391,0
– financement TGV	68,3
– fonds RER	62,5
– moyens propres SNCB	69,0
– ECTS (Europe)	3,3
– financements alternatifs	97,5

Outre les éléments positifs (notamment en ce qui concerne la réalisation du RER), une série d'aspects manquaient de clarté et des points, que la Région considère comme importants, n'y étaient pas repris, comme le nombre de gares RER à desservir, l'optimisation de la liaison Nord-Sud, l'amélioration de la desserte du Quartier européen et de l'aéroport et – surtout – le financement du matériel ferroviaire du RER.

Etant donné que le plan d'investissement :

- s'étale sur une période plus longue que de coutume (douze ans);
- prévoit dans chaque Région d'importants travaux d'infrastructure ne pouvant pas toujours se réaliser dans le cadre d'un même planning;
- présente un solde à financer de 97,5 milliards BEF,

un projet d'accord de coopération fut proposé dans lequel les quatre parties concernées (l'Etat fédéral et les trois Régions) s'engageraient à effectivement réaliser ce

plan daadwerkelijk te realiseren en, elk binnen het kader van zijn bevoegdheden, alles in het werk te stellen om de nodige procedures zo snel en zo vlot mogelijk af te werken. Bovendien werd, met het oog op het te financieren saldo, de mogelijkheid voor de Gewesten ingebouwd om voor bepaalde projecten aan co- of préfinanciering te doen.

Wij hebben van bij de eerste bespreking als uitgangspunten gesteld :

1. er dient in een financiering voor het GEN-treinmateriaal voorzien en, indien dit materiaal toch op een alternatieve wijze aangeschaft wordt (leasing), mag dit voor ons Gewest in geen geval een verhoogde exploitatielast voor het GEN met zich meebrengen;
2. het te financieren saldo van 97,5 miljard mag geen bijkomende lasten voor het Brussels Hoofdstedelijk veroorzaken, noch leiden tot schrapping of uitstel van voor ons Gewest belangrijke en prioritaire investeringen.

Die besprekingen hebben dan uiteindelijk geleid tot het samenwerkingsakkoord dat thans aan de Brusselse Hoofdstedelijke Raad wordt voorgelegd.

De volksvertegenwoordigers zullen zien, en het is trouwens ook zo opgenomen in het bijgevoegde en aangepaste investeringsplan, dat de Brusselse Regering een rechtstreekse financiering van 10,5 miljard heeft kunnen bedingen voor het GEN-treinmateriaal. Dit is weliswaar nog ruim 20 miljard BEF te weinig voor de algehele financiering van het materieel, maar deze vastlegging moet, indien de goede wil er is, toch de aankoop van de nodige treinstellers mogelijk maken tegen 2005/2006 om in te zetten op de twee GEN-spoorlijnen waartoe de federale overheid zich verbindt tegen einde 2005.

Ondanks deze positieve aspecten, die de Brusselse Regering alleszins niet terug in vraag wilde stellen, bleven er toch nog een aantal onzekerheden of onduidelijkheden waar de Brusselse Hoofdstedelijke Regering nadien precisering over wenste zoals :

- de weerslag op het exploitatietekort van het GEN i.f.v. de ontoereikende financiering van het materiaal;
- de mogelijke weerslag van het te financieren saldo op projecten in het Brussels Gewest;
- de wijze waarop het akkoord zo nodig kan bijgestuurd worden tijdens de looptijd ervan;
- de prioriteiten van het Gewest en de investeringen in de stations;
- de inpassing van de spooruitbreiding tussen Eigenbrakel en Linkebeek van spoorlijn 124 op het Brusselse grondgebied.

plan d'investissement et à mettre, chacun dans le cadre de ses compétences, tout en œuvre afin de finaliser rapidement et promptement les procédures nécessaires. En ce qui concerne le solde à financer, on a prévu en outre dans cet Accord la possibilité pour les Régions de co- ou préfinancer certains projets.

Lors de la première discussion, nous avons retenu comme point de départ :

1. il faut prévoir un financement pour le matériel ferroviaire du RER et si ce matériel est acquis par voie alternative (leasing) cela ne peut en aucun cas aboutir pour notre Région à des charges d'exploitation plus élevées pour le RER;
2. le solde à financer de 97,5 milliards BEF ne peut occasionner de charges supplémentaires pour la Région de Bruxelles-Capitale, ni conduire à la suppression ou au report d'investissements importants et prioritaires pour notre Région.

Ces discussions ont finalement abouti à l'Accord de coopération qui est soumis à présent au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les députés pourront constater, comme cela est d'ailleurs prévu dans le plan d'investissement annexé et adapté, que le gouvernement bruxellois a pu obtenir pour le matériel ferroviaire du RER un financement direct à concurrence de 10,5 milliards BEF. Il est vrai que cela est encore plus de 20 milliards BEF trop peu pour le financement intégral du matériel, mais cet engagement doit néanmoins permettre – si la volonté y est – de procéder à l'acquisition pour 2005/2006 des rames ferroviaires nécessaires qui doivent être mises en service sur les deux lignes ferroviaires RER auxquelles l'Etat fédéral s'engage pour la fin de 2005.

Malgré ces aspects favorables, que le gouvernement bruxellois ne souhaite plus remettre en question, il subsistait un certain nombre d'incertitudes et d'imprécisions sur lesquelles le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale voulait encore obtenir davantage de clarté, comme :

- l'impact sur le déficit d'exploitation du RER en fonction du financement insuffisant du matériel;
- le possible impact du solde à financer sur des projets en Région bruxelloise;
- la façon dont l'Accord peut, le cas échéant, être adapté pendant sa durée;
- les priorités de la Région et les investissements dans les gares;
- l'intégration de l'extension ferroviaire entre Braine l'Alleud et Linkebeek de la ligne ferroviaire 124 sur le territoire bruxellois.

Federaal minister Durant heeft dienaangaande bevestigd dat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in geen enkel geval prioritaire projecten zullen uitgesteld noch geschrapt worden en zij heeft er akte van genomen dat de Brusselse Regering niet zal bijdragen in verhoogde exploitatielasten van het GEN ingevolge eventuele leasingoperaties. Voor de investeringen in de stations zullen technische fiches opge maakt worden, die moeten toelaten de uitvoering van het programma te volgen. En het (nieuwe) Exécutief Comité van de Minister van Mobiliteit (ECMM) zal belast worden met de opvolging en eventuele bijsturing van het samenwerkingsakkoord.

Uiteraard werd ook het advies van de Inspectie van Financiën en van de minister van Begroting gevraagd, evenals dat van de Raad van State.

Alleen het advies van de Raad van State is eerder negatief, maar dan vooral wat de co- en préfinanciering door de Gewesten betreft. Alhoewel dit in principe ook geldt voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft, zijn die bepalingen vooral van belang voor de Gewesten Vlaanderen en Wallonië. Die Gewesten zijn inderdaad gebonden door een onderlinge verdeelsleutel 60/40 voor de investeringen en co- of préfinanciering kan de realisatie van bepaalde projecten sneller helpen realiseren. Voor Brussel geldt die verdeelsleutel echter niet, zodat de praktische toepassing van de artikelen dienaangaande voor de Brusselse Regering eerder hypothetisch is.

Gezien het belang van dit samenwerkingsakkoord voor het Gewest, vooral met het oog op het GEN, stelt de minister dan ook voor dat de Brusselse Hoofdstedelijke Raad zich hiermee akkoord verklaart door de bekrachtiging van het voorliggend ontwerp van ordonnantie.

II. Uiteenzetting van de staatssecretaris

- De staatssecretaris wijst erop dat de federale overheid dit project in twee stappen uitvoert :
 - eerst op het vlak van de investeringen. Hierbij verwijst de staatssecretaris naar het politieke akkoord, dat tussen de vier beleidsniveaus op 14 juli 2001 bereikt werd, over het samenwerkingsakkoord dat het NMBS-investeringsplan 2001-2012 bevat. Dit akkoord wordt het parlement, zoals de drie andere parlementen, ter goedkeuring voorgelegd.
 - vervolgens op het vlak van de exploitatie van het toekomstige GEN. Momenteel wordt over een samenwerkingsakkoord binnen de ICMIT onderhandeld. Zij heeft tot op heden enkel de inhoudstafel van het toekomstige akkoord goedgekeurd.... De staatssecretaris hoopt dat alle betrokken actoren dit akkoord tijdens het eerste semester van 2002 zullen afronden.

La ministre fédérale Durant a confirmé à ce sujet qu'aucun projet prioritaire ne sera reporté ou supprimé dans la Région de Bruxelles-Capitale. Elle a également pris acte de la décision du gouvernement bruxellois de ne pas intervenir dans des charges d'exploitation plus élevées du RER suite à d'éventuelles opérations de leasing. Des fiches techniques seront rédigées pour les investissements dans les gares. Celles-ci permettront de suivre l'exécution du programme. Et le (nouveau) Comité exécutif de la ministre de la mobilité (CEMM) sera chargé du suivi et de l'adaptation éventuelle de l'Accord de coopération.

L'avis de l'inspection des finances et du ministre du budget, ainsi que l'avis du Conseil d'Etat ont évidemment été sollicités.

Seul l'avis du Conseil d'Etat s'avère plutôt défavorable, et principalement en ce qui concerne le co- et préfinancement par les Régions. Alors que cela vaut en principe également pour la Région de Bruxelles-Capitale, ces dispositions sont surtout importantes pour les Régions flamande et wallonne. En effet, ces Régions sont liées par une clé de répartition mutuelle de 60/40 pour les investissements, et le co- ou préfinancement peut contribuer à une réalisation plus rapide de certains projets. Cette clé de répartition ne s'applique pas à Bruxelles, si bien que l'application dans la pratique des articles y relatifs revêt pour le gouvernement bruxellois un caractère plutôt hypothétique.

Compte tenu de l'intérêt de cet Accord de coopération pour la Région, surtout pour le RER, le ministre propose que le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale y marque son accord en ratifiant le présent projet d'ordonnance.

II. Exposé du secrétaire d'Etat

- Le secrétaire d'Etat signale que ce projet a été traité en deux temps par les autorités fédérales :
 - d'abord au niveau des investissements. Le secrétaire d'Etat renvoie à cet égard à l'accord politique, négocié le 14 juillet 2001 entre les quatre niveaux de pouvoir, sur l'accord de coopération couvrant le plan d'investissement 2001-2012 de la SNCB, accord qui vous est soumis pour ratification de même qu'aux trois autres parlements.
 - ensuite, au niveau de l'exploitation du futur réseau RER. Un accord de coopération est en cours de négociation au sein de la CIMIT, qui n'a à ce jour, approuvé que la table des matières du futur accord ... Le secrétaire d'Etat espère sincèrement que tous les acteurs autour de la table finaliseront cet accord au courant du premier semestre 2002.

Beide dossiers staan trouwens met elkaar in verband want slechts een deel van het toekomstige GEN-materiaal (10,5 miljard op een totaal van 30,8 miljard) is opgenomen in het budget van het investeringsplan. Dit houdt in dat het saldo (20,3 miljard) op een andere wijze dient gefinancierd te worden, zoals leasing. Dit heeft het grote nadeel dat het de exploitatierekening van het GEN verzwakt en dus het deficit vergroot (we spreken hier van terugkerende bedragen van 2 miljard BEF/jaar, wat zeker niet een onbelangrijke som is). De federale overheid heeft nota genomen van de houding van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het exclusief door het federale niveau ten laste nemen van dit deficit. Minister Durant heeft ons bevestigd zich te willen scharen, in de komende onderhandelingen rond het samenwerkingsakkoord met betrekking tot het GEN, achter budgettaire mechanismen die conform zijn met dit principe.

Zowel de regeringsverklaring als de recente uitspraak van de Raad van State in verband met het samenwerkingsakkoord over dit investeringsplan bevestigen immers dat elk beleidsniveau de financiering van de investeringen en de exploitatieverliezen van de eigen operator moet dragen.

En dat omgekeerd, de co- en pre-financiering van de onderdelen van het GEN-net door de Gewesten enkel kunnen overwogen worden voor de projecten die uitsluitend tot hun bevoegdheden behoren en dit in het kader van de gezamenlijke uitoefening van eigen bevoegdheden.

Welke zijn de positieve punten uit dit akkoord en de thema's die men moet blijven uitdiepen, zelfs optimaliseren in het kader van de begeleiding van dit partnership, in de mate dat de federale overheid akkoord ging met de oprichting van een gemengde interministeriële structuur tussen de Gewesten en de federale overheid – het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit – om de afronding, de updating en de follow-up van het investeringsplan te verzekeren.

- Wat de verworvenheden voor het Gewest betreft, zal de staatssecretaris er minstens drie opsommen :
 - de daadwerkelijke uitvoering van het GEN, aangezien de eerste twee lijnen tegen 2005 operationeel zouden zijn;
 - de gedeeltelijke financiering van het rollend materiaal voor het GEN via het tienjarenplan (in het begin was alles via leasing gefinancierd);
 - de vier institutionele partners hebben een programma uitgewerkt dat alle sleutelinvesteringen van het GEN bevat (uitbreiding tot vier sporen, Schuman-Josafat-tunnel, X van Zaventem,...)
- Naast het belangrijkste probleem dat hierboven aangehaald werd over de manier waarop het rollend materiaal verworven kan worden en de impact op de exploitatierekening, dient het Gewest bijzondere aandacht te besteden aan de volgende punten :

Ces deux dossiers sont d'ailleurs liés, car seulement une partie du futur matériel RER (10,5 milliards sur un total de 30,8 milliards) émerge au plan d'investissement. Cela veut dire que le solde de 20,3 milliards doit être acquis par des financements alternatifs, tels que le leasing, qui ont le gros désavantage de charger le compte d'exploitation du RER, et donc d'en amplifier le déficit (on parle ici de montants récurrents de l'ordre de 2 milliards de BEF/an, ce qui est loin d'être négligeable). Les autorités fédérales ont pris bonne note de la position de la Région visant à faire prendre en charge ces déficits exclusivement par le niveau fédéral. Madame la Ministre Durant a confirmé s'attacher, dans les futures négociations de l'accord de coopération RER, à trouver des mécanismes budgétaires conformes à ces principes.

Tant la déclaration gouvernementale de 1999, que la récente prise de position du Conseil d'Etat dans l'examen de l'accord de coopération sur le plan d'investissement confirment que chaque niveau de pouvoir doit financer les investissements et déficits d'exploitation de son opérateur.

Et que, réciproquement, les cofinancements et préfinancements de composantes du réseau RER par les Régions ne peuvent s'envisager que pour des projets qui ressortissent exclusivement de leurs compétences, dans le cadre de l'exercice conjoint de compétences propres.

Quels sont les points positifs à relever dans cet accord et les sujets qui doivent continuer à être éclaircis, voire optimisés dans le cadre du pilotage de ce partenariat, dans la mesure où il a été admis par les autorités fédérales qu'une structure ministérielle mixte entre Régions/Fédéral – le Conseil Exécutif des Ministres de la Mobilité – serait installée pour assurer la finalisation, l'actualisation et le suivi du plan d'investissement ?

- Du côté des acquis positifs pour la Région, le secrétaire d'Etat en relèverait au moins trois :
 - la mise effective sur les rails du RER, puisque les deux premières lignes seraient opérationnelles pour 2005;
 - le financement partiel du matériel roulant RER par le plan décennal (au départ tout était financé par leasing);
 - les quatre partenaires institutionnels ont bouclé un programme comprenant tous les investissements-clés du RER (élargissement à quatre voies, tunnel Schuman-Josaphat, X de Zaventem ...)
- Outre le problème principal relevé ci-dessus, concernant le mode d'acquisition du matériel roulant et son impact sur le déficit d'exploitation, les points suivants solliciteront l'attention particulière de la Région :

1. *Te financieren saldo van 97,5 miljard BEF op het totaal van 688 miljard BEF*

De afgevaardigd-bestuurder van de NMBS heeft aan minister Durant bevestigd dat hij budgettaire technieken (leasing van het materiaal,...) kan aanwenden om het probleem van het te financieren saldo van het plan te verhelpen. Het Gewest eist in ieder geval dat het nog te financieren saldo geen uitstel van de prioritaire projecten van het GEN voor gevolg mag hebben.

2. *Prioritaire voorzieningen die voor het Gewest in het plan dienen te worden opgenomen :*

- voorzieningen voor een optimaal gebruik van de drie spoorwegverbindingen (Noord-Zuidverbinding, L28, L26-161-26), met de nodige technische aanpassingen aan de Noord-Zuidverbinding om de capaciteit op de drie kokers te optimaliseren, meer bepaald door de snelle verwezenlijking van de inpassing van lijn 161 in de oostelijke koker;
- Berenkuil: ontubbeling van de verbinding Bockstael/Verboekhoven;
- vierde spoortak van de diablo van Zaventem naar Brussel, met inbegrip van de aansluiting op lijn 26;
- L 28: aansluiting op de multimodale terminal van Schaarbeek;
- L 28: noodzakelijke aanpassingen voor de doortocht van de HST en het GEN;
- HST-verbinding in Brussel-Zuid;

3. Bovendien herhaalt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn vraag om een veertigtal stations, waarin voorzien in het GBP en het GewOP, in het kader van het GEN te bedienen: de stations van Etterbeek, Bockstael, Jette en Brussel-West zijn voor hem de belangrijkste. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wenst dat de uitvoeringstermijnen van de projecten die in het investeringsplan ingeschreven zijn, voor Etterbeek, Bockstael en Jette (termijnen voorzien in het plan: 2010/2012) vervroegd worden. Verder vraagt het Gewest om het Weststation in het investeringsplan in te schrijven.

4. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vraagt een gedetailleerde timing met betrekking tot de aanleg van de eerste twee pilootlijnen van het GEN (infrastructuur en rollend materiaal) ⁽¹⁾. Het aangepaste NMBS-plan voorziet immers enkel in 5 GEN-treinen die tegen 31 december 2005 beschikbaar zijn! Bijgevolg vraagt het Gewest dat

(1) Het betreft lijn 24 Geraardsbergen-Mechelen die in twee takken opsplitst op het Brussels gedeelte, en lijn 26 Eigenbrakel-Denderleeuw.

1. *Solde à financer de 97,5 milliards de BEF sur le total de 688 milliards de BEF*

L'administrateur délégué de la SNCB a confirmé à Madame la Ministre Durant pouvoir mettre en oeuvre des techniques budgétaires (leasing matériel,...) qui permettent de pallier le solde à financer du plan. La Région revendique qu'en tout état de cause, si d'aventure il subsistait un solde incompressible à financer, aucun des projets prioritaires nécessaires pour la mise en oeuvre du RER, ne puisse être différé.

2. *Infrastructures prioritaires pour la Région à préciser dans le plan :*

- infrastructures permettant l'utilisation optimale des trois jonctions ferroviaires (jonction Nord-Midi, L28, L26-161-26), tout en apportant les modifications techniques nécessaires à la jonction Nord-Midi afin d'en optimiser la capacité dans les trois pertuis, notamment par la réalisation rapide de l'insertion de la L 161 dans le pertuis Est de la jonction;
- Cage aux ours : dédoublement liaison Bockstael/Verboekhoven;
- quatrième branchement du diablo de Zaventem vers Bruxelles y compris le raccordement à la L 26;
- L 28 : raccordement au terminal multimodal de Schaarbeek;
- L 28 : aménagements nécessaires au passage des TGV et du RER;
- Liaison TGV à Bruxelles Midi;

3. En outre, la Région de Bruxelles-Capitale rappelle sa demande de mettre en service une quarantaine de gares, définies au PRAS et au PRD, dans le cadre du RER : celles d'Etterbeek, Bockstael, Jette et de Bruxelles-Ouest étant les plus importantes à ses yeux. Elle souhaite que les délais de réalisation des projets inscrits au plan d'investissement soient avancés pour Etterbeek, Bockstael et Jette (délais prévus au plan : 2010/2012). Elle demande en surplus d'inscrire la gare de l'Ouest au plan d'investissement.

4. La Région de Bruxelles-Capitale demande un calendrier détaillé pour la réalisation des deux premières lignes pilotes RER ferrés (infrastructure et matériel roulant) ⁽¹⁾. En effet, le plan rectifié de la SNCB ne prévoit que cinq rames RER disponibles au 31 décembre 2005 ! La Région demande dès lors que la SNCB mette en oeuvre

(1) Il s'agit de la R 4 Geraardsbergen -Mechelen qui se divise en 2 branches dans la partie Bruxelloise (JNM, L26) et de la R6 Braine le Comte-Denderleeuw.

de NMBS de versnellingsprocedures start om dat materiaal binnen de vereiste termijn te verwerven. Er moet zo snel mogelijk een planning met de kritieke data opgesteld worden om onze politieke verbintenissen te kunnen nakomen.

5. *Investerings voor de capaciteitsuitbreiding op het Brusselse gedeelte van L 124*

Het Gewest gaat ermee akkoord dat de uitbreiding tot vier sporen niet ten noorden van het station van Kalevoet moet worden uitgebouwd. Deze uitbreiding tot vier sporen moet minstens gaan tot aan de splitsing van L 26. Een detailstudie moet aantonen waar precies tussen Moensberg en Kalevoet de uitbreiding moet gebeuren. In ieder geval moeten deze budgetten in het investeringsplan opgenomen worden. Het zou anders geen zin hebben om in de andere twee Gewesten de capaciteit uit te breiden en de flessenhals op Brussel, het knooppunt van het netwerk, te behouden.

III. Algemene bespreking

De heer Denis Grimberghs wijst erop dat zijn fractie het niet gepast vindt dat de dringende behandeling wordt gevraagd van een samenwerkingsakkoord betreffende het investeringsplan van de NMBS terwijl de werkzaamheden betreffende het samenwerkingsakkoord inzake het GEN niet opschieten. Men mag de schuld niet toeschrijven aan de federale regering maar wel aan de Waalse en vooral aan de Vlaamse regering.

De volksvertegenwoordiger vindt dat, als het Brussels Parlement geen druk uitoefent, Brussel de kans zal laten liggen om het GEN-project op een dag verwezenlijkt te zien.

Aangezien het Vlaams Parlement geen besprekingen is begonnen over dat samenwerkingsakkoord, stelt de volksvertegenwoordiger voor het tegelijk met het Vlaams Parlement te onderzoeken.

De volksvertegenwoordiger vindt dat men elke armslag zal verliezen als men de debatten bespoedigt. Iedereen weet dat er vooruitgang wordt geboekt op het vlak van de ruimtelijke ordening. Niet iedereen zal tijdens het kerstreces stilzitten : staatssecretaris Willem Draps zal zeker de stedenbouwkundige vergunning voor de Schuman-Josaphattunnel toekennen.

Hij vraagt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waarborgen krijgt wat de bekommernissen betreft van alle Brusselaars, waarvan de twee gewestministers gewag hebben gemaakt. Hun briefwisseling met de federale minister heeft geen enkele wettelijke waarde. Er moeten andere drukingsmiddelen aangewend worden.

les procédures accélérées adéquates pour acquérir ce matériel dans les délais requis. Un planning avec mise en évidence des dates critiques pour le respect de nos engagements politiques doit être établi dans les plus brefs délais.

5. *Investissements d'augmentation de capacité sur la partie bruxelloise de la L 124.*

La Région marque son accord pour que la mise à quatre voies ne soit pas établie au Nord de la gare de Calevoet. Cette mise à quatre voies doit au moins se faire jusqu'à la bifurcation de la L 26. Une étude fine fera apparaître jusqu'à quel endroit exact entre Moensberg et Calevoet l'élargissement sera opéré. Mais, en tout état de cause, ces budgets doivent être repris au plan d'investissement. Cela n'aurait pas de sens de donner des capacités supplémentaires dans les deux autres régions, et de garder un goulet d'étranglement sur Bruxelles, nœud du réseau.

III. Discussion générale

M. Denis Grimberghs signale que son groupe estime qu'il est inopportun de demander l'urgence pour un accord de coopération relatif au plan d'investissement de la SNCB alors que les travaux pour l'accord de coopération sur le RER n'avancent pas. On ne peut en attribuer la faute au gouvernement fédéral mais bien aux gouvernements wallon et surtout flamand.

Le député estime que si le Parlement bruxellois n'utilise pas son pouvoir de pression, Bruxelles perdra la chance de voir un jour aboutir le projet du RER.

Etant donné que le Parlement flamand n'a pas entamé les discussions relatives à cet accord de coopération, le député suggère un examen concomitant au Parlement flamand.

Selon lui, si on précipite les débats, on perdra toute marge de manoeuvre. Personne n'ignore qu'on avance en matière d'aménagement du territoire. Les vacances de Noël ne seront pas la trêve des confiseurs pour tout le monde ; le secrétaire d'Etat Willem Draps octroiera certainement le permis d'urbanisme pour le tunnel Schuman-Josaphat.

Il demande que la Région de Bruxelles-Capitale obtienne des assurances par rapport aux préoccupations de tous les Bruxellois dont se sont fait écho les deux ministres régionaux. Leurs échanges de courrier avec la ministre fédérale n'ont aucune valeur légale. Il faut utiliser d'autres moyens de pression.

De volksvertegenwoordiger vraagt de regering en de meerderheid na te denken over de noodzaak om in allerijl te handelen. Volgens hem zijn degenen die niet kunnen wachten, degenen die het samenwerkingsakkoord betreffende het GEN moeten opstellen.

Volgens de heer Jean-Pierre Cornelissen is het samenwerkingsakkoord over het GEN van cruciaal belang voor Brussel. Hij vindt echter niet dat men de zaken ten gunste van de Brusselaars zal doen opschieten als men het akkoord betreffende het investeringsplan van de NMBS tegenhoudt.

Mevrouw Geneviève Meunier spreekt zich niet uit over de dringende behandeling maar herinnert toch aan enkele data. Op 19 juli 2001 heeft de regering een eerste keer een voorontwerp betreffende het samenwerkingsakkoord met betrekking tot het investeringsplan van de NMBS onderzocht. Op 23 oktober heeft de regering in eerste lezing het ontwerp besproken. Op 22 november 2001 heeft ze het in eerste lezing goedgekeurd. Ze besluit daaruit dat de regering niet in allerijl beslissingen heeft genomen.

Aangezien de tekst aan de assemblee is bezorgd, vraagt mevrouw Geneviève Meunier de parlementsleden hem te onderzoeken en erover te stemmen, temeer daar de aanbevelingen die bij eenparigheid aangenomen zijn door de democratische partijen van het Brussels Parlement in grote lijnen overgenomen worden in dat samenwerkingsakkoord. De Brusselaars kunnen op twee vlakken gerust zijn wat de vraag betreft om voorrang te verlenen aan het GEN: er komt 10 miljard voor het rollend materieel en er komen twee echte lijnen in 2005.

Het GEN staat wel degelijk in de startblokken, ook al is dat maar een begin. De volksvertegenwoordigster is ervan overtuigd dat de Brusselse regering geregeld haar beste beentje zal moeten voorzetten om lijn 26 en lijn 28 concreet gestalte te geven.

Ze is zich wel degelijk bewust van het feit dat er voortdurend strijd zal moeten worden geleverd opdat de investeringen zouden geschieden zoals gepland; het op vier sporen brengen van lijn 161 en lijn 124 was al opgenomen in het vorige investeringsplan.

Ze wijst op een ander positief punt : men stapt af van faraonische investeringsprojecten, inzonderheid de nieuwe lijnen naar Namen en Nijvel alsook het HST-station in Schaarbeek-Vorming. Ze stelt vast dat de Brusselse regering in grote lijnen de unanieme aanbevelingen van het Brussels Parlement heeft gevolgd.

De heer Jan Béghin vraagt waar de NMBS de financiële middelen gaat vinden om het tekort van 97,5 miljard te dekken. Hij wijst erop dat zijn collega's van het Vlaams Parlement op 11 december beslist hebben hoorzittingen te houden over dat samenwerkingsakkoord. De heer Jan Béghin stelt voor dat het Brussels Parlement dat ook zou doen. Hij wenst dat de federale minister en de afgevaar-

Le député invite le gouvernement et la majorité à réfléchir à la nécessité d'agir en grande urgence. Selon lui, les seuls qui ne peuvent attendre, ce sont ceux qui ont à rédiger l'accord de coopération relatif au RER.

M. Jean-Pierre Cornelissen estime, quant à lui, que l'accord de coopération sur le RER est crucial pour Bruxelles. Il ne pense cependant pas que c'est en bloquant l'accord sur le plan d'investissement de la SNCB, qu'on fera avancer les choses en faveur des Bruxellois.

Mme Geneviève Meunier ne se prononcera pas sur l'urgence. Elle rappelle néanmoins quelques dates : le 19 juillet 2001, le gouvernement a examiné une première fois un avant-projet relatif à l'accord de coopération sur le plan d'investissement SNCB. Le 23 octobre, le gouvernement a examiné en première lecture le projet et celui-ci a été adopté en deuxième lecture le 22 novembre 2001. Elle en conclut que le gouvernement n'a pas pris de décision dans l'urgence.

Le texte étant déposé sur le bureau de l'assemblée, Mme Geneviève Meunier invite les parlementaires à l'examiner et à le voter. Et ce, d'autant plus, que les recommandations adoptées à l'unanimité des partis démocratiques par le Parlement bruxellois sont reprises dans les grandes lignes dans cet accord de coopération. Les Bruxellois peuvent trouver leurs apaisements quant à leur demande relative à la priorité à accorder au RER sur deux plans : dix milliards pour le matériel roulant et deux lignes effectives en 2005.

Le RER est bel et bien sur les rails, même si ce n'est qu'un début. La députée est certaine que le gouvernement bruxellois devra continuer à se battre régulièrement pour que la ligne 26 et la ligne 28 s'y retrouvent.

Elle est bien consciente qu'il s'agit d'un combat incessant pour que les investissements se fassent comme prévu; la mise à quatre voies de la ligne 161 et la ligne 124 étaient déjà prévues dans le plan d'investissement précédent.

Elle constate un autre point positif : l'abandon de projets d'investissements pharaoniques : notamment la ligne nouvelle vers Namur, ainsi que la gare TGV à Schaarbeek-Formation. Elle ne peut que constater que le gouvernement bruxellois a dans les grandes lignes fait siennes les recommandations unanimes du Parlement bruxellois.

M. Jan Béghin souhaiterait savoir où la SNCB va trouver les moyens financiers pour combler les 97,5 milliards manquants. Il informe que ses collègues du Parlement flamand ont pris la décision ce 11 décembre d'organiser des auditions au sujet de cet accord de coopération. M. Jan Béghin suggère que le Parlement bruxellois en fasse de même. Il souhaiterait que la ministre fédérale et l'adminis-

digd bestuurder van de NMBS opheldering komen verschaffen over de briefwisseling tussen de Brusselse ministers en federaal minister Isabelle Durant. De volksvertegenwoordiger vindt dat het antwoord van de heer Etienne Schouppe – te weten dat men een alternatieve financiering zal vinden voor de 97,5 miljard – een typisch Belgische manier is om te zeggen dat er geen geld is.

De heer Michel Moock zegt dat hij de zaken niet wil bespoedigen maar ook niet wil vertragen. Zijn fractie betreurt dat men het investeringsplan en het GEN van elkaar loskoppelt.

De spreker wijst erop dat het Brussels Gewest hoe dan ook een aantal troeven in handen heeft wat de verguningsaanvragen betreft.

De spreker wijst erop dat de Brusselse assemblee bij eenparigheid gevraagd heeft het GEN dringend concreet gestalte te geven; het is van cruciaal belang dat dat dossier opschiet.

De heer Michel Moock wijst erop dat het Waals Parlement het samenwerkingsakkoord betreffende het investeringsplan van de NMBS heeft goedgekeurd en hij vindt dat het Brussels Parlement dat ook moet doen.

Volgens de heer Denis Grimberghs moet men absoluut een politiek signaal geven. Hij vindt dat er sedert juli 2001 helemaal geen vooruitgang is geboekt in het GEN-dossier.

De spreker vindt dat het hoofdstuk over het gewestelijk expresnet in en rond Brussel in het samenwerkingsakkoord weinig inhoud heeft. In artikel 16 wordt bepaald dat de partijen zich ertoe verbinden het samenwerkingsakkoord betreffende het GEN zo snel mogelijk af te handelen en af te sluiten. De spreker vindt dat bedrog.

Hij wenst betere waarborgen dan briefwisseling. Hij stelt voor dat het Brussels Parlement een tijdschema vaststelt zonder dwars te willen liggen.

Volgens de heer Alain Adriaens is de strategie van de heer Denis Grimberghs een beetje te vergelijken met die van de heer Jean-Luc Dehaene : zolang er geen akkoord is over alle punten, is er geen akkoord over ook maar één punt.

De heer Alain Adriaens vindt daarentegen dat men in dit dossier opeenvolgende stappen moet zetten om gedeeltelijke overwinningen te boeken.

De heer Denis Grimberghs wijst erop dat het probleem erin bestaat dat belangrijke beslissingen worden genomen zonder te wachten op de goedkeuring van de Brusselaars.

De heer Jan Béghin vindt dat dit akkoord voor de NMBS misschien het begin van het einde is.

trateur-délégué de la SNCB éclaircissent le flou artistique de l'échange de courrier entre les ministres bruxellois et la ministre fédérale Isabelle Durant. Le député estime que la réponse de M. E. Schouppe : on trouvera un financement alternatif pour les 97,5 milliards manquants, est un belgicisme pour dire qu'il n'y a pas d'argent.

M. Michel Moock, quant à lui, n'est ni demandeur pour précipiter les choses ni pour les retarder. Son groupe regrette qu'on ait fait une scission entre le plan d'investissement et le RER.

La Région bruxelloise a toutefois certains atouts en mains au niveau des demandes de permis.

A l'unanimité, l'assemblée bruxelloise a demandé le RER avec insistance; il est absolument prioritaire d'avancer dans ce dossier-là.

Le Parlement wallon ayant adopté l'accord de coopération relatif au plan d'investissement de la SNCB, M. Moock estime qu'il faut en faire de même à Bruxelles.

M. Denis Grimberghs pense qu'il faut absolument donner un signal politique. Il est d'avis que depuis juillet 2001 on n'a pas avancé d'un iota dans le dossier du RER.

Il estime que le chapitre consacré au Réseau expres régional dans et autour de Bruxelles dans l'accord de coopération est peu relevant. L'article 16 qui précise que « Les parties s'engagent à finaliser et à conclure le plus rapidement l'accord de coopération relatif au RER » est un jeu de dupes.

Il souhaite avoir des assurances plus fondées qu'un échange de correspondance. Il propose que le Parlement bruxellois se fixe un timing sans aucune volonté d'obstruction.

M. Alain Adriaens comprend que la stratégie de M. Denis Grimberghs est un peu celle de M. Jean-Luc Dehaene : tant qu'il n'y a pas d'accord sur tout, il n'y a d'accord sur rien.

M. Alain Adriaens pense, au contraire, que dans ce dossier, il convient de faire des pas successifs pour obtenir des victoires partielles.

M. Denis Grimberghs signale que le problème est que des décisions importantes n'attendent pas l'approbation des Bruxellois pour être prises.

M. Jan Béghin estime que cet accord est peut-être suicidaire pour la SNCB.

Mevrouw Geneviève Meunier stelt vast dat de heer Béghin zijn minister desavoueert.

De heer Alain Adriaens wijst erop dat het standpunt van de Brusselse parlementsleden duidelijk in de aanbevelingen is weergegeven. Het verheugt hem ten zeerste vast te stellen dat ze ook zijn opgenomen in de prioriteiten van de Brusselse regering.

De staatssecretaris wijst erop dat men nu al bijna twee jaar praat over dat tienjarenplan, dat voorzag in een financiering voor twaalf jaar van 687,4 miljard. De oeverloze discussies zullen het omvormen tot een nieuw tienjarenplan 2002-2012.

De staatssecretaris gaat niet akkoord met de heer Denis Grimberghs. De technische werkgroep van het GEN is al sedert juli aan de slag : de Brusselse regering heeft de opdrachten die ze moest uitvoeren wel degelijk uitgevoerd en heeft aanbevelingen opgesteld die aan de federale overheid zijn bezorgd. Hij geeft echter toe dat men in het Vlaams Gewest anders denkt over het spoor.

Voor de Brusselse regering bestaan de prioriteiten er echter in om het bestaande spoorwegnet in Brussel te optimaliseren en het GEN snel concreet gestalte te geven, zij het gedeeltelijk in een eerste fase.

De twee nachtelijke vergaderingen van juli hebben resultaat opgeleverd. De Brusselaars hebben weliswaar nog geen zekerheid gekregen over het volledige bedrag voor het rollend materieel van het GEN, maar ze hebben toch al 10 miljard 500 miljoen uit de brand gesleept.

De staatssecretaris wijst erop dat, tegen eind 2005, vijf GEN-stellen en de daaraan gekoppelde investeringen een feit zullen zijn. De geleidelijke start van het GEN zal gepaard gaan met overleg tussen de ministers die bevoegd zijn voor mobiliteit. Men mag dus niet zeggen dat er niets is op gang gebracht of gepland. Het is geen makkelijk dossier, maar we mogen ons niet spiegelen aan het Vlaams Gewest, dat voor andere procedures heeft gekozen.

Volgens de staatssecretaris zullen de hoorzittingen waar de heer Jan Béghin om vraagt geen bijkomende informatie opleveren dan die welke is verschaft tijdens de vergadering van de betrokken partijen van 5 november 2001 en die welke verschaft is in de briefwisseling die daarop is gevolgd. De spreker denkt niet dat de Brusselse parlementsleden bijkomende informatie zullen vernemen tijdens die hoorzittingen. Er is afgesproken dat het beste politieke signaal dat men kan geven erin bestaat heel snel de procedures te starten en bijgevolg snel dit ontwerp van ordonnantie goed te keuren.

Ook minister Chabert stelt de heer Denis Grimberghs gerust : alle projecten die opgenomen zijn in het investeringsplan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest schieten al goed op; de werken kunnen weldra starten.

Mme Geneviève Meunier constate que M. Béghin désavoue son ministre.

M. Alain Adriaens rappelle que les positions des parlementaires bruxellois sont clairement reprises dans les recommandations. C'est avec grand plaisir qu'il les retrouve dans les priorités du gouvernement bruxellois.

Le secrétaire d'Etat signale que cela fait presque deux ans qu'on discute de ce plan décennal qui prévoyait un financement sur douze ans de 687,4 milliards. Les moult palabres le transformeront en un nouveau plan décennal 2002-2012.

Le secrétaire d'Etat ne partage point les interprétations de M. Denis Grimberghs. Depuis juillet, le groupe technique du RER a travaillé : le gouvernement bruxellois a réalisé les missions qu'il devait faire et a apporté ses recommandations qui ont percolé au niveau fédéral. Il reconnaît cependant qu'en Région flamande on a un concept différent du rail.

Cependant, pour le gouvernement bruxellois, les priorités sont d'optimiser le réseau ferré existant à Bruxelles et d'assurer une mise en route rapide du RER, partielle dans une première phase.

Les deux réunions nocturnes de juillet ont porté leurs fruits. Si les Bruxellois n'ont pas encore la sécurité pour l'entièreté de l'enveloppe pour le matériel roulant du RER, ils ont d'ores et déjà obtenu dix milliards cinq cents millions.

Le secrétaire d'Etat signale que pour la fin 2005, cinq rames RER et les investissements qui sont inhérents seront en fonctionnement. Une concertation des ministres compétents pour la mobilité va accompagner cette mise en route progressive du RER. Il est dès lors faux d'affirmer que rien n'a été cadencé ni planifié. Même si le dossier n'est pas facile, il ne faut pas prendre attitude sur la Région flamande qui a opté pour d'autres procédures.

Le secrétaire d'Etat estime que les auditions demandées par M. Jan Béghin n'apporteront pas de réponse complémentaire à celles reçues en réunion entre les parties concernées le 5 novembre 2001 et par les échanges de courrier qui ont suivi. Il ne pense pas que les parlementaires bruxellois apprendront des choses supplémentaires de ces auditions. Il est convaincu que le signal politique le plus adéquat à donner est d'enclencher très rapidement les procédures et dès lors de voter rapidement ce projet d'ordonnance.

Le ministre Chabert tente également de rassurer M. Denis Grimberghs : tous les projets prévus dans le plan d'investissement pour la Région de Bruxelles-Capitale sont déjà bien avancés; les travaux peuvent être entamés à court terme.

Ook de minister vindt dat de hoorzittingen niets nieuws zullen opleveren; geen enkel argument zal degenen die de discussies over het samenwerkingsakkoord willen rekken, kunnen overtuigen.

De spreker herinnert eraan dat dit politiek akkoord, waarover moeizaam is onderhandeld, de totstandkoming van het GEN in Brussel eindelijk onomkeerbaar maakt. Alles is niettemin nog niet geregeld. Het investeringsplan zal in de loop van de uitvoering nog moeten worden bijgestuurd.

Volgens de minister zal de heer Etienne Schouppe niet meer informatie kunnen verschaffen dan die welke is opgenomen in de briefwisseling van mevrouw Durant betreffende het saldo van 97,5 miljard dat nog moet worden gefinancierd. Het zal dus blijven bij de informatie die is verschaft. Door het materiaal te leasen zou men het ontbrekende saldo kunnen financieren. De federale minister heeft akte genomen van de vragen van de Brusselse regering : het nog te financieren saldo van 20 miljard voor het rollend materieel van het GEN zal niet van de Brusselaars moeten komen.

De minister geeft toe dat het in theorie beter zou zijn geweest om in eerste instantie het samenwerkingsakkoord betreffende het GEN goed te keuren omdat het een van de gedeelten is van het investeringsplan van de NMBS. Men mag echter niet uit het oog verliezen dat er, tegelijk met de verwezenlijkingen op het vlak van het GEN, begeleidingsmaatregelen moeten worden getroffen om ervoor te zorgen dat het GEN de Brusselaars ten goede komt en, in tegendeel, niet leidt tot een grotere stadsvlucht van inwoners en bedrijven. Die begeleidingsmaatregelen hebben inzonderheid betrekking op de parkeermogelijkheden in het Brussels Gewest en erbuiten. Dat is een nijpend probleem waarover heel moeizaam te onderhandelen is. Een ander belangrijk onderdeel van de begeleidingsmaatregelen bestaat erin snel eigen banen voor het openbaar vervoer aan te leggen.

Als men de bespreking van het samenwerkingsakkoord betreffende het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS op de lange baan schuift, zal men ook de aanpassing van lijn 28 vertragen, waarvoor in het investeringsplan een krediet voorzien is (0,7 miljard BEF), wat niet voorzien is in het samenwerkingsakkoord betreffende het GEN.

Op 31 december 2005 zal een gedeelte van het GEN in gebruik worden genomen.

Ofschoon de federale minister de beweringen van de afgevaardigd bestuurder van de NMBS betreffende de mogelijkheden om het tekort van 97,5 miljard aan te vullen dekt, moet het Brussels Parlement dit ontwerp van ordonnantie aannemen opdat men de Brusselaars niet verantwoordelijk zou kunnen stellen voor de vertragingen bij de uitbouw van het GEN.

De minister zegt dat het probleem van de 97,5 miljard pas in 2005 zal rijzen en dat het, ongeacht de oplossing die

Le ministre pense également que les auditions n'apporteront rien de plus; aucun argument ne convaincra ceux qui souhaitent tirer en longueur les discussions relatives à cet accord de coopération.

Et de rappeler que cet accord politique, négocié à l'arraché, permettra enfin d'engranger l'irréversibilité en matière de mise en route du RER à Bruxelles. Tout n'est pas réglé pour autant ! Il y aura encore des actualisations du plan d'investissement en cours de route.

Le ministre pense réellement que M. Etienne Schouppe n'apportera pas plus de réponses que Mme Durant dans son courrier concernant le solde de 97,5 milliards encore à financer. On en restera à l'information selon laquelle par le biais du leasing du matériel on peut financer le solde manquant. La ministre fédérale ayant pris acte des demandes du gouvernement bruxellois, les 20 milliards encore à financer pour le matériel roulant RER ne pourront pas être mis sur le dos des Bruxellois.

Le ministre reconnaît qu'en théorie il eût été opportun d'adopter en premier lieu l'accord de coopération relatif au RER, qui constitue un des volets du plan d'investissement SNCB. Il ne faut néanmoins pas perdre de vue que les réalisations en matière de RER doivent être concomitantes à la mise en route des mesures d'accompagnement pour que le RER soit bénéfique aux Bruxellois et n'entraîne, pas un exode accru des habitants et des entreprises. Ces mesures d'accompagnement comportent notamment celles du stationnement dans la Région bruxelloise et en dehors de la Région bruxelloise; il s'agit là d'un problème épineux très difficile à négocier. Un autre volet important des mesures d'accompagnement est d'instaurer rapidement des sites propres pour les transports en commun.

Si on reporte le débat relatif à l'accord de coopération portant sur le plan d'investissement 2001-2012 de la SNCB, on retardera également l'adaptation de la ligne 28, dont le budget est prévu dans le plan d'investissement (0,7 milliard de BEF) et non pas dans l'accord de coopération relatif au RER.

Dès le 31 décembre 2005, une partie du RER sera opérationnelle.

La ministre fédérale couvre les affirmations de l'administrateur-délégué de la SNCB quant aux possibilités de combler le trou de 97,5 milliards. Il demande que le Parlement bruxellois adopte ce projet d'ordonnance pour qu'on ne puisse faire aucun reproche aux Bruxellois dans les retards en matière de RER.

Le ministre pense que le problème des 97,5 milliards sera abordé seulement en 2005 et, quelle que soit la solu-

men zal vinden, een weerslag zal hebben op de spoorweg-investeringen in het Vlaams en in het Waals Gewest.

De heer Jan Béghin heeft twijfels over het standpunt van de federale minister en over hetgeen deze gezegd heeft betreffende het akkoord dat in de nacht van 12 september 2001 is gesloten over de oprichting van een nieuwe nationale luchtvaartmaatschappij; het feit dat ze aan die onderhandeling niet heeft deelgenomen, stelt hem geenszins gerust. Hij wenst de heer Schouppe zelf te horen zeggen dat hij een oplossing zal vinden.

De minister vraagt de Brusselse parlementsleden met hun eigen uitvoerende macht te werken en elke assemblee dat ook te doen.

De heer Denis Grimberghs zegt dat hij heel gematigd is geweest in zijn uitlatingen. Hij kan alleen maar vaststellen dat de tijd tussen de goedkeuring van het samenwerkingsakkoord in juli en de bekrachtiging ervan door de verschillende parlementen niet is gebruikt om vooruitgang te boeken in het GEN-dossier. Hij herinnert eraan dat dit het opzet was van zijn interpellatie van 24 oktober. De minister heeft toen beloofd dat hij de federale minister om ophelderingen zou vragen.

De volksvertegenwoordiger neemt akte van het feit dat de onderhandelingen heel moeizaam zijn verlopen. Hij vindt echter dat men niet zomaar alles moet aanvaarden, ook al is er moeizaam een akkoord bereikt.

Hij wijst erop dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een heel te verwaarlozen inbreng heeft in de investeringen, waarvan de verdeelsleutel vastgelegd is op 60 % voor Vlaanderen en 40 % voor het Waals Gewest. De enige manier om druk uit te oefenen bestaat erin de agenda's af te stemmen op de besprekingen in de Vlaamse assemblee over de inspraak van de Gewesten in het toekomstig beheer van de NMBS.

De spreker zegt dat, volgens de minister, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet verantwoordelijk zou mogen gesteld worden voor de achterstand in de aankoop van roland materieel, enzovoort. Hij vergeet echter dat de Raad van State gezegd heeft dat het samenwerkingsakkoord betreffende het investeringsplan van de NMBS geen bestaansreden heeft. De federale regering had geen enkele reden om samen met de gewestregeringen te beslissen over het investeringsplan van de NMBS; volgens de heer Denis Grimberghs zwakt die procedure het debat in het Vlaams Gewest alleen maar af.

De spreker wijst er nogmaals op dat er, wat het GEN betreft, in oktober 2000 en in mei 2001 weliswaar beslissingen zijn genomen, maar geen meer sedertdien. Aangezien er in artikel 16 van het samenwerkingsakkoord geen strafmaatregelen zijn vastgesteld, hebben de Brusselaars geen enkele waarborg wat het GEN betreft en nog minder

tion qu'on y trouvera, cela aura un impact sur les investissements ferroviaires en Région flamande et en Région wallonne.

M. Jan Béghin a des doutes quant à la position de la ministre fédérale et ses propos relatifs à l'accord conclu dans la nuit du 12 décembre 2001 quant à la création d'une nouvelle compagnie aérienne nationale, négociation à laquelle elle n'a pas jugé utile de participer, ne le rassure point. Il souhaite entendre M. Schouppe affirmer de vive voix qu'il va trouver la solution.

Le ministre invite les parlementaires bruxellois à travailler avec leur propre exécutif ; à chaque assemblée d'en faire de même.

M. Denis Grimberghs estime avoir été très modéré dans ses propos. Il ne peut réitérer que le délai entre l'approbation de l'accord de coopération en juillet dernier et sa ratification par les divers parlements n'a pas été utilisé pour avancer dans la problématique du RER. Et il rappelle que c'était déjà le sens de son interpellation le 24 octobre dernier, à l'occasion de laquelle le ministre Chabert s'engageait à demander des clarifications à la ministre fédérale.

Le député entend bien que les négociations ont été très difficiles. Ce n'est pourtant pas parce qu'un accord a été conclu à l'arraché qu'il convient de l'avaliser coûte que coûte.

Et de rappeler que la Région de Bruxelles-Capitale joue un jeu assez négligeable dans des investissements dont la clé de répartition est de 60 % pour la Flandre et de 40 % pour la Région wallonne; la seule façon de faire pression est de joindre les agendas avec les discussions au sein de l'assemblée flamande sur une participation des Régions dans la gestion future de la SNCB.

Quand le ministre affirme qu'il ne faudrait pas que la Région de Bruxelles-Capitale porte la responsabilité des retards dans l'acquisition de matériel roulant, etc., il oublie que le Conseil d'Etat a affirmé que l'accord de coopération relatif au plan d'investissement de la SNCB n'a pas de raison d'être. Le gouvernement fédéral n'avait aucune raison de se lier avec les gouvernements régionaux pour décider du plan d'investissement de la SNCB; selon M. Denis Grimberghs, cette procédure ne sert qu'à émuïsser le débat en Région flamande sur une participation des Régions dans la gestion future de la SNCB.

Il persiste et signe : des décisions ont été prises en matière de RER en octobre 2000 et en mai 2001, depuis lors plus rien. Etant donné qu'il n'y a pas de sanction à l'article 16 de l'accord de coopération, les Bruxellois n'ont aucune assurance en matière de RER et encore moins si le secrétaire d'Etat Willem Draps octroie les permis d'urbanisme

als staatssecretaris Willem Draps de stedenbouwkundige vergunningen voor de Schuman-Josaphattunnel tijdens het kerstreces toekent.

De heer Denis Grimberghs vraagt te stemmen over de verdaging van de besprekingen.

De gevraagde verdaging wordt verworpen met 8 stemmen tegen 1 stem, bij 1 onthouding.

De heer Jan Béghin vraagt een stemming over een hoorzitting met de federale minister en met de heer Etienne Schouppe.

Die vraag wordt verworpen met 8 stemmen tegen 2.

De heer Denis Grimberghs vindt dat de regering zich niet echt uitspreekt over het advies van de Raad van State. Het enige antwoord zou er volgens hem in bestaan te stellen dat de cofinanciering voor de spoorweginvesteringen uitsluitend voor rekening zou vallen van de twee andere Gewesten, waarbij hoe dan ook gepreciseerd wordt dat de voorfinanciering door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou kunnen worden gebruikt maar dat, in deze fase van de besprekingen, de regering dit niet wenst. Volgens de volksvertegenwoordiger heeft de terughoudendheid van de Raad van State een veel grotere draagwijdte aangezien zijn advies gebaseerd is op het feit dat de spoorwegen volledig onder de bevoegdheid van de federale overheid zijn blijven ressorteren, zowel wat de regels inzake organisatie als inzake controle van de NMBS betreft. Er is dus geen gedeelde bevoegdheid en geen grondwettelijke en wettelijke regel betreffende de verdeling van de bevoegdheden die de mogelijkheid bieden om een samenwerkingsakkoord te sluiten voor de vaststelling van het tienjaren investeringsplan van de NMBS.

De Raad van State is in zijn punt 4 heel duidelijk : « De Gewesten kunnen 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. Met artikel 4 van het akkoord en inzonderheid met de tweede en derde zin van het eerste lid, worden de bevoegdheden van de Gewesten overschreden ».

De volksvertegenwoordiger besluit dat de minister zich niet uitspreekt over het advies van de Raad van State omdat hij al vroeger beslist heeft er geen rekening mee te houden.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vraagt zijn collega beter na te denken en ermee rekening te houden dat de opstelling van een dergelijk akkoord een uitermate delicate aan gelegenheid is. Hij wijst erop dat, als men één aspect van het akkoord weglaat, alles in duigen valt.

Wat het advies van de Raad van State betreft, vraagt de volksvertegenwoordiger in hoeveel gevallen de regeringen er rekening mee houden. Hij neemt het Lambermontakkoord als voorbeeld.

pour le tunnel Schuman-Josaphat durant les vacances de Noël.

M. Denis Grimberghs demande de voter sur l'ajournement des discussions.

Par 8 voix contre 1 et 1 abstention, cet ajournement est rejeté.

M. Jan Béghin demande, quant à lui, un vote sur l'organisation d'auditions de la ministre fédérale et de M. Etienne Schouppe.

Ces auditions sont refusées par 8 voix contre 2.

M. Denis Grimberghs estime que le gouvernement est peu prolix quant à l'avis du Conseil d'Etat. Selon lui, la seule réponse apportée c'est l'affirmation que le co-financement pour les investissements ferroviaires serait exclusivement réservé aux deux autres Régions, tout en précisant toutefois que le préfinancement pourrait être utilisé par la Région de Bruxelles-Capitale mais qu'à ce stade-ci des discussions, le gouvernement ne le souhaite pas. Le député estime que les réticences du Conseil d'Etat ont une portée bien plus large étant donné que son avis se fonde sur le fait que le chemin de fer est demeuré entièrement dans la sphère de compétences fédérales tant pour ce qui concerne les modalités d'organisation et de contrôle de la SNCB. Il n'y a dès lors pas de compétence partagée et pas de règle constitutionnelle et légale de répartition des compétences qui permette de passer par un accord de coopération pour la fixation du plan décennal d'investissements de la SNCB.

Dans son point 4, le Conseil d'Etat est on ne peut plus clair : « ... 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. L'article 4 de l'accord spécialement la deuxième phrase de son alinéa premier et son alinéa 2, excède donc les compétences régionales ».

Le député conclut que, si le ministre ne se prononce pas sur l'avis du Conseil d'Etat, c'est qu'il avait décidé ex ante de ne pas en tenir compte.

M. Jean-Pierre Cornelissen demande à son collègue de rester lucide et de prendre en considération que l'élaboration de ce type d'accord est extrêmement délicat. Selon lui, si on ôte un élément de l'accord, tout s'effondre.

Quant à l'avis du Conseil d'Etat, le député se demande dans combien de cas les gouvernements en tiennent compte. Et de citer le cas de l'accord du Lambermont.

De heer Denis Grimberghs vraagt wie om het samenwerkingsakkoord betreffende het meerjareninvesteringsplan van de NMBS heeft gevraagd. Hij nodigt zijn collega's uit de parlementaire stukken van de Vlaamse assemblee te lezen om er zich rekenschap van te geven.

Minister Chabert herinnert eraan dat de Raad van State gewezen heeft op het probleem van de kostprijs en van de financiering van het investeringsplan. Het Brussels Gewest mag niet voor nog meer moeilijkheden zorgen.

Volgens de heer Denis Grimberghs heeft de Raad van State fundamentele opmerkingen gemaakt die belangrijker zijn dan de opmerkingen betreffende de kostprijs en de financiering.

Minister Chabert herhaalt dat het een heel belangrijk akkoord is. Het gaat over 687,4 miljard. Dat samenwerkingsakkoord is juridisch niet noodzakelijk, politiek wel. Waarom er zich tegen verzetten ?

Staatssecretaris Robert Delathouwer vraagt de heer Denis Grimberghs een beetje ernstig te blijven. Hij geeft toe dat de Raad van State opmerkingen erop gewezen heeft dat het samenwerkingsakkoord alleen betrekking mag hebben op eigen bevoegdheden van de Gewesten. Het Brussels Gewest wordt terzake niet met de vinger gewezen. Hij voegt er echter aan toe dat de Raad van State zich vergist als hij beweert dat het samenwerkingsakkoord er alleen toe strekt spoorweginvesteringen goed te keuren die een exclusieve federale bevoegdheid zijn : het akkoord bevat een groot aantal artikelen die tot de bevoegdheden van de Gewesten behoren, inzonderheid op het vlak van de stedenbouwkundige procedures.

De heer Alain Adriaens herinnert eraan dat het voorbehoud van de Raad van State in hoofdzaak betrekking had op de medefinanciering en de voorfinanciering, te weten op de artikelen 14 en 15 van het samenwerkingsakkoord.

De volksvertegenwoordiger denkt dat de financierings- en voorfinancieringsregelingen samenhangen met de investeringen in openbaar vervoer in het Gewest.

De adviezen van de Raad van State moeten aandachtig worden onderzocht. Ze moeten echter niet letterlijk worden gevolgd, temeer daar de adviezen die worden uitgebracht soms tegenstrijdig zijn.

Volgens hem is artikel 9 het meest transcendente artikel van het samenwerkingsakkoord omdat de Gewesten de vereiste vergunningen haast nooit binnen de vastgestelde termijn toekennen.

Minister Chabert zegt dat, als dit samenwerkingsakkoord door de verschillende parlementen wordt goedgekeurd, het veel moeilijker zal zijn om het investeringsplan van de NMBS in de grond op de helling te zetten.

M. Denis Grimberghs pose la question du demandeur de l'accord de coopération relatif au plan d'investissement pluriannuel de la SNCB. Il invite ses collègues à parcourir les documents parlementaires de l'assemblée flamande pour s'en rendre compte.

Le ministre Chabert rappelle que le Conseil d'Etat a soulevé le problème du coût et du financement du plan d'investissement. Il ne faudrait pas que la Région bruxelloise ajoute des difficultés à celles déjà existantes.

M. Denis Grimberghs est d'avis que le Conseil d'Etat a fait des observations fondamentales bien plus importantes que celles du coût et du financement.

Le ministre Chabert réitère qu'il s'agit d'un accord très important; il en va de 687,4 milliards. Cet accord de coopération n'est pas juridiquement nécessaire mais l'est politiquement. Pourquoi s'y opposer ?

Le secrétaire d'Etat Robert Delathouwer demande à M. Denis Grimberghs de rester un tant soi peu sérieux. S'il est vrai que le Conseil d'Etat a rappelé que l'accord de coopération doit porter uniquement sur les compétences propres des Régions, le gouvernement bruxellois n'est pas mis en défaut à cet égard. Le Conseil d'Etat se trompe lorsqu'il affirme que l'accord de coopération ne vise qu'à avaliser des investissements ferroviaires de compétence exclusivement fédérale : cet accord contient bon nombre d'articles qui ressortissent des compétences des Régions, notamment en matière de procédures d'urbanisme.

M. Alain Adriaens rappelle que les réserves du Conseil d'Etat portent principalement sur les concepts de co-financement et de préfinancement, c'est-à-dire sur les articles 14 et 15 de l'accord de coopération.

Le député pense que les mécanismes de financement/de préfinancement sont en rapport avec les investissements en matière de transports en commun dans la Région.

Il faut examiner avec attention les avis du Conseil d'Etat; ceux-ci ne doivent néanmoins pas être suivis à la lettre et ce d'autant moins que les avis rendus sont parfois contradictoires.

Selon lui, l'article le plus transcendant de l'accord de coopération est l'article 9 car les Régions n'octroient pas toujours les permis requis dans les délais.

Le ministre Chabert affirme que, s'il y a adoption de cet accord de coopération par les différents parlements, il sera beaucoup plus difficile de remettre foncièrement en question le plan d'investissement de la SNCB.

De heer Denis Grimberghs voegt eraan toe dat armslag onbestaande is, als de NMBS alles moet naleven. Het is duidelijk dat men, telkens dit nodig zal zijn, zal kunnen bijsturen. Men mag dus niet zeggen dat dit akkoord « onwrikbaar » is.

De volksvertegenwoordiger wijst er bovendien op dat de regering eerst heeft ondertekend en zich daarna vragen heeft gesteld; vragen die trouwens aan de betrokken federale minister zijn gesteld.

De heer Denis Grimberghs had graag het antwoord op die vragen vernomen, inzonderheid op die van de staatssecretaris in een bijlage van een brief van deze laatste aan minister Durant.

Wat punt 1 van die bijlage betreft, wordt het volgende gesteld : « 1. Bepaling van nadere regels of waarborgen van de federale overheid betreffende de 97,5 miljard van het door de NMBS via alternatieve financieringen te financieren saldo ». De volksvertegenwoordiger had graag vernomen wat men gaat doen als er geen aanvullende financiering komt. De federale minister heeft weliswaar gezegd dat het Brussels Gewest geen gevolgen zal ondervinden van een dergelijke toestand, als die zich al voordoet, maar de volksvertegenwoordiger vindt dat de minister aldus een moeilijk te geloven belofte doet.

Wat punt 2 betreft, staat in de bijlage van de briefwisseling het volgende : « 2. Vast te stellen regeling voor de jaarlijkse aanpassingen opdat in de loop van de begeleiding van het samenwerkingsakkoord, de mogelijke gevolgen van het gebrek aan financiering of van aanzienlijke verkeerde ramingen van sommige posten door de partijen kunnen worden goedgekeurd ». De volksvertegenwoordiger erop dat de regering gezorgd heeft voor preciseringen wat de regelingen voor de jaarlijkse bijsturingen betreft in geval van financiële problemen. Dat is andermaal een belofte.

Wat punt 3 betreft, staat het volgende te lezen : « 3. Aan te brengen preciseringen in het gedeelte betreffende de capaciteitsuitbreidingen teneinde er de gewestelijke prioriteiten in terug te vinden, te weten :

- optimalisatie van de capaciteit van de NZV;
- vierde tak van de terugkeer naar Brussel van de X van Zaventem, met inbegrip van de aansluiting op lijn 26;
- splitsing van de verbinding Bokstael-Verboekhoven;
- aanleg L 28;
- aansluiting L 28 in Schaarbeek;
- verbinding HST in Brussel-Zuid ».

De volksvertegenwoordiger vraagt of men garanties heeft verkregen en welke met het oog op de aanpassing van

M. Denis Grimberghs ajoute que si tout doit être respecté par la SNCB, la marge de manœuvre est nulle. Mais il est clair qu'on pourra ajuster le tir chaque fois que ce sera nécessaire. Il est donc faux de dire que cet accord est « immuable ».

En outre, le député constate que le gouvernement a d'abord signé, puis s'est posé des questions, qu'il a d'ailleurs posées à la ministre fédérale concernée.

M. Denis Grimberghs aimerait connaître la teneur des réponses à ces questions et notamment celles formulées par le Secrétaire d'État dans une annexe à une lettre de ce dernier à Madame la ministre Durant.

Au sujet du point 1 de cette annexe, il est affirmé que « 1. Définition de modalités plus précises ou garanties apportées par les autorités fédérales, quant aux 97,5 milliards de BEF du solde à financer par la SNCB sur base de financement alternatifs ». Le député aimerait savoir ce qu'on va faire si le financement complémentaire ne se réalise pas. Certes, la ministre fédérale dit que la Région bruxelloise sera exonérée des conséquences d'une telle situation si elle se produisait, mais le député est d'avis que ce n'est qu'une promesse difficile à croire.

Au sujet du point 2, l'annexe au courrier précise que : « 2. Mécanismes de réajustement annuels à mettre au point, pour qu'en cours de pilotage de l'AC, les conséquences éventuelles d'un défaut de financement ou d'une mésestimation substantielle de certains postes puissent être approuvées par les parties ». Le député note que le gouvernement a veillé à faire préciser les choses en ce qui concerne les mécanismes de réajustement annuel en cas de problèmes de financement. Ce n'est de nouveau qu'une promesse.

Au sujet du point 3, il est affirmé que « 3. Précisions à apporter dans le libellé des extensions de capacité pour y retrouver les priorités régionales :

- optimisation de la capacité de la JNM;
- 4ème branche de retour sur Bruxelles du X de Zaventem, y compris raccordement à la ligne 26;
- dédoublement liaison Bockstael-Verboekhoven;
- aménagement L 28;
- raccordement L 28 à Schaarbeek;
- liaison TGV à Bruxelles-Midi ».

Le député demande si l'on a obtenu des garanties et lesquelles en vue de préciser le libellé des extensions de capa-

het gedeelte over de capaciteitsuitbreidingen teneinde er de zes gewestelijke prioriteiten die worden opgesomd in terug te vinden.

Wat punt 4 betreft, dat betrekking heeft op de financiering van het rollend materieel, staat in de bijlage het volgende : « 4. De directe financiering van het rollend materiaal is slechts gewaarborgd ten belope van 10,5 miljard van het totale bedrag van 30,8 miljard; het saldo wordt gefinancierd door leasing, wat leidt tot een navenante stijging van de exploitatiekosten. In deze fase heeft de federale overheid niet gewaarborgd dat ze het volledige exploitatietekort voor haar rekening zal nemen, terwijl de vier gezagsniveaus waren overeengekomen dat elk van hen de investeringen en de exploitatietekorten financiert van dat gedeelte van het GEN dat door haar maatschappij voor openbaar vervoer wordt geëxploiteerd ». De heer Denis Grimberghs wijst erop dat men 1/3 heeft verkregen en dat de regering zich vragen stelde over de andere 2/3. Hij voegt eraan toe dat de federale minister akte heeft genomen van het feit dat het Gewest niet wilde betalen. Gelukkig maar, want het is duidelijk dat we het rollend materieel niet kunnen financieren.

Staatssecretaris Robert Delathouwer herhaalt dat het Gewest geen rollend materiaal zal betalen, vandaag niet en ook niet in de toekomst. Dat is altijd duidelijk geweest. Dat ligt trouwens in de lijn van hetgeen de Raad van State zegt, zoals de volksvertegenwoordiger zelf heeft opgemerkt.

Volgens de heer Denis Grimberghs zal men, wat de 2/3 van het rollend materiaal betreft, afsteveneren op leasingoperaties van de exploitatiemaatschappij van het GEN. Hij herinnert eraan dat er geen akkoord is over de financiering van het exploitatietekort van die maatschappij.

Wat punt 5 betreft, staat in de bijlage het volgende te lezen : « 5. Het samenwerkingsakkoord bepaalt dat de eerste twee lijnen van het GEN tegen eind 2005 in gebruik zouden zijn, terwijl het bijgestuurde investeringsplan van de NMBS bepaalt dat er op die datum slechts enkele stellen beschikbaar zullen zijn ». De volksvertegenwoordiger is van mening dat enkele GEN-stellen in 2005 zand zijn in de ogen van de Brusselaars. Wat lijn 124 betreft, wijst hij erop dat de werken duidelijk niet zijn opgenomen in het investeringsplan van de NMBS. Een aanzienlijk deel van het spoorwegvervoer zal via lijn 26 worden omgeleid. Het zou goed zijn dat de Brusselaars weten hoe de zaken liggen met het op vier sporen brengen van die lijn 124.

De volksvertegenwoordiger wenst ook meer informatie over de 62 miljard in de bijlage, dat het Brusselse deel is van de investeringen over twaalf jaar.

Wat punt 7 betreft, staat in de bijlage het volgende te lezen : « 7. Het gedeelte betreffende de investeringen in de stations (inzonderheid Weststation, Etterbeek, Bockstael en Jette) moet worden gedetailleerd ». De volksvertegen-

wordt erop gewezen dat men moet terugvinden de zes gewestelijke prioriteiten die worden opgesomd in terug te vinden.

Quant au point 4, qui concerne le financement du matériel roulant l'annexe stipule que « 4. Le financement direct du matériel roulant n'est assuré qu'à concurrence de 10,5 milliards de BEF sur les 30,8 milliards de BEF totaux, le solde étant financé par leasing, ce qui se traduit par une augmentation à due concurrence des charges d'exploitation. Or à ce stade, les autorités fédérales n'ont pas garanti de prendre en charge la totalité du déficit d'exploitation, alors même qu'il a été admis par les 4 nouveaux de pouvoir, que chacun d'entre eux finance les investissements et les déficits d'exploitation de la composante du réseau RER opérée par sa société de transport public ». M. Denis Grimberghs note que l'on a obtenu un tiers et que le gouvernement s'interrogeait sur les deux autres tiers. Il note aussi que la ministre fédérale avait pris acte de ce que la Région ne voulait pas payer. Heureusement, car il est clair que nous ne savons pas financer du matériel roulant.

Le secrétaire d'Etat Robert Delathouwer répète que la Région ne paiera pas de matériel roulant, ni aujourd'hui ni demain. Cela a toujours été clair. C'est d'ailleurs dans la ligne de ce qu'a dit le Conseil d'État, comme l'a fait remarquer le député lui-même.

M. Denis Grimberghs est d'avis que pour les deux tiers du matériel roulant, on finira par arriver à des opérations de leasing de la société d'exploitation du RER. Il rappelle qu'il n'y a pas d'accord sur le financement du déficit d'exploitation de cette société d'exploitation.

Au sujet du point 5, il est précisé que « 5. L'accord de coopération prévoit que les deux premières lignes du RER seraient opérationnelles fin 2005, alors que le plan d'investissement rectifié de la SNCB ne prévoit que quelques rames disponibles à cette date ». Le député estime que les quelques rames RER en 2005 sont de la poudre aux yeux pour les Bruxellois. Quant à la ligne 124, les travaux ne sont pas clairement repris dans le plan d'investissement de la SNCB. Une partie importante du trafic ferroviaire sera déviée par la ligne 26. Il serait important pour les Bruxellois de savoir jusqu'où on va en matière de mise à quatre voies de cette ligne 124.

Le député souhaiterait obtenir de plus amples informations quant aux 62 milliards repris à l'annexe et qui constitue la part bruxelloise des investissements sur les douze ans.

Quant au point 7, qui affirme que « Il y a lieu de détailler le volet investissement gares (notamment gare de l'ouest, Etterbeek, Bockstael et Jette », le député souhaiterait également savoir si le gouvernement bruxellois est d'avis que

woordiger wenst te weten of de Brusselse regering vindt dat het Brussels gedeelte van de investering voor de vernieuwing van de stations voldoende is voor de 40 stations die gepland zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ten slotte wenst de volksvertegenwoordiger ook meer te vernemen over de inbreng en de machtsverhouding van de Brusselse regering tijdens de onderhandelingen. Hij is zelf nagegaan wat de Brusselaars verloren hebben sedert het begin van de onderhandelingen : ze hebben vijf miljard verloren en zullen het rollend materiaal voor het GEN ten belope van 2,5 miljard met de Brusselse begroting financieren. Hij zegt dat, als de NMBS in Brussel investeringen doet die niet gewenst zijn, hij niet zal klagen als het bedrag daalt. De verbetering van het comfort van de reizigers in de Brusselse stations is een schrijnend probleem dat al jaren aansleept en dat slechts kleine investeringen vergt rekening houdend met de megalomane investeringen die de NMBS in Schaarbeek-Vorming wou doen.

De volksvertegenwoordiger wijst erop dat de NMBS al heeft laten weten dat, om alle projecten die in het investeringsplan 2001-2012 staan te financieren, er tenminste vijftien jaar nodig is.

De spreker weet dat de NMBS niet staat te springen om lijn 26 echt te exploiteren. De volksvertegenwoordiger denkt niet dat briefwisseling tussen Brusselse ministers en de federale minister meer zekerheid zal bieden wat de spoorweginvesteringen betreft die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten worden gedaan.

De heer Jan Béghin betreurt dat de commissie tijdens een enkele vergadering een transcendent samenwerkingsakkoord moet bespreken, ermee rekening houdend dat ze heel lang gewerkt heeft aan aanbevelingen.

De heer Jan Béghin stelt vast dat de Ecolo-fractie ingenomen is met het werk van de Brusselse ministers.

Wat de uitvoering van het investeringsplan van de NMBS betreft, kan men zich, rekening houdend met de slechter wordende financiële toestand van het land, afvragen wat er over enkele jaren zal overschieten van dit mooie plan.

De volksvertegenwoordiger hoopt dat, als iemand bij het Arbitragehof in beroep gaat, dit alleen betrekking zal hebben op de artikelen betreffende de medefinanciering van de investeringen.

De grote vragen betreffende de financiering van het rollend materiaal, waarvan slechts 10,5 miljard frank echt vastgelegd is, en de gevolgen voor de exploitatiekosten, blijven onbeantwoord. Die kwestie stond echter al in de regeringsverklaring ...

De minister zegt dat hij ter beschikking blijft van het Parlement om dieper in te gaan op het samenwerkingsakkoord als het Parlement dat wenst.

le volet bruxellois de l'investissement au niveau de la rénovation des gares est suffisant pour les quarante gares prévues dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Enfin, le député souhaiterait évaluer l'apport ainsi que le rapport de force du gouvernement bruxellois dans les négociations. Il a personnellement vérifié ce que les Bruxellois ont perdu depuis le début des négociations : ils ont perdu cinq milliards et financeront pour 2,5 milliards le matériel roulant RER sur l'enveloppe bruxelloise. Et d'affirmer que personnellement si la SNCB réalise des investissements non souhaités à Bruxelles, il ne se plaindra pas que le montant diminue. Mais l'amélioration du confort des voyageurs dans les gares bruxelloises est une nécessité criante depuis des années et représente de petits investissements par rapport aux investissements pharaoniques que la SNCB avait projetés à Schaarbeek-Formation.

Le député souligne que la SNCB a déjà fait savoir que pour financer tous les projets repris dans le plan d'investissement 2001-2012, il lui faudrait au moins quinze ans.

Quand il voit le manque d'enthousiasme de la SNCB pour la mise en œuvre d'une exploitation effective de la ligne 26, le député ne pense pas qu'un échange de courrier entre les ministres bruxellois et la ministre fédérale apportera plus de sûreté quant aux investissements ferroviaires à réaliser dans la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Jan Béghin regrette que la commission doive examiner en une seule réunion un accord de coopération transcendant alors qu'elle a travaillé très longuement sur des recommandations.

M. Jan Béghin constate que le groupe Ecolo se félicite du travail des ministres bruxellois.

Quant à la réalisation du plan d'investissement de la SNCB, étant donné l'aggravation de la situation financière du pays, on peut s'interroger sur ce qui subsistera de ce beau plan dans quelques années.

Le député espère que si quelqu'un introduit un recours devant la Cour d'Arbitrage, cela ne portera que sur les articles relatifs au cofinancement des investissements.

La grande question relative au financement du matériel roulant, dont seuls 10,5 milliards de francs sont assurés, et les conséquences sur les coûts d'exploitation, demeurent. C'était pourtant déjà inclus dans la déclaration gouvernementale ...

Le ministre est à la disposition du Parlement pour traiter plus longuement de l'accord de coopération si tel est son souhait.

Hij geeft toe dat er voor dat investeringsplan geen bankgarantie bestaat. Alles is immers mogelijk : meer verwezenlijkingen als de economische toestand verbetert, toekennen van bijzondere machten om de uitvoering van het investeringsplan te bespoedigen.

Dat plan is een heel belangrijke beleidsbeslissing : het gaat tenslotte om 687,5 miljard frank aan spoorweginvesteringen waarvan, op 97,5 miljard frank na, alles vastgelegd is.

De minister heeft de vice-eerste minister en de minister van Mobiliteit en Vervoer in zijn brief (25 oktober 2001) in kennis gesteld van zijn voorbehoud en van zijn opmerkingen.

« 1. Exploitatietekort van het GEN

Het basisbeginsel van ons toekomstig samenwerkingsakkoord betreffende het GEN bestaat erin dat elk gezagsniveau de investeringen financiert alsook de exploitatietekorten van zijn operator. Dit beginsel staat bovendien in artikel 37 van dat ontwerp van samenwerkingsakkoord. Onze regeringsverklaring is wat dat punt betreft bovendien heel duidelijk.

2. Te financieren saldo van het plan

Wij eisen dat elke dubbelzinnigheid wordt opgeheven betreffende de haalbaarheid van de alternatieve financieringen om het plan uit te voeren.

Het Gewest vraagt meer uitleg daarover en herinnert eraan dat de projecten betreffende het GEN, die prioritair zijn, geenszins mogen lijden onder financieringsproblemen.

3. Begeleiding van het akkoord

Het ECMM moet in realiteit de regels vaststellen voor de bijsturing van het akkoord.

4. Gewestelijke prioriteiten en investeringen in de stations

Het tienjarenplan moet de verschillende punten overnemen waarvan sprake in onze briefwisseling van 12 oktober 2001, van 16 oktober 2001, alsook in het vorig advies van de regering van 21 juli 2001. Het moet klaarheid scheppen over hetgeen werkelijk gepland is. We moeten in deze fase waarborgen krijgen over het feit dat het plan tegemoet komt aan onze prioriteiten. De NMBS moet, punt per punt, meer gedetailleerde technische fiches opstellen, om de verschillende elementen die bon-

Il reconnaît que ce plan d'investissement n'est pas accompagné d'une garantie financière des banques. On peut en effet tout imaginer : qu'on puisse faire plus de réalisations si la croissance économique est bonne, qu'on adopte des pouvoirs spéciaux pour accélérer la réalisation du plan d'investissement.

Ce plan est une décision politique extrêmement importante : enfin il s'agit de réaliser 687,5 milliards de francs d'investissements ferroviaires qui, à 97,5 milliards près, sont assurés.

Le ministre a déjà fait part de ses réserves et de ses commentaires dans sa lettre à la vice-première ministre et ministre de la mobilité et des transports (25 octobre 2001).

« 1. Déficit d'exploitation du RER

Le principe à la base de notre futur accord de coopération couvrant le RER est que chaque niveau de pouvoir public finance les investissements et les déficits d'exploitation de son opérateur. Ce principe est par ailleurs repris à l'Art. 37 de ce projet d'accord de coopération. Notre déclaration gouvernementale est par ailleurs très claire à cet égard.

2. Solde à financer du plan

Nous exigeons que toute ambiguïté soit levée concernant la praticabilité de dégager les financements alternatifs permettant de boucler le plan.

La Région demande des précisions à cet égard et rappelle qu'en aucun cas les projets en liaison avec le RER, qui sont prioritaires, ne peuvent souffrir d'un défaut de financement.

3. Mécanismes de pilotage à l'accord

Le C.E.M.M. doit effectivement définir les modalités d'actualisation de l'accord.

4. Priorités régionales et investissements dans les gares

Le plan décennal doit reprendre les différents postes repris dans nos courriers du 12 octobre 2001, du 16 octobre 2001, ainsi que dans le précédent avis du Gouvernement du 21 juillet 2001 et permettre la clarté sur ce qui est effectivement prévu. Des assurances doivent nous être apportées, à ce stade, sur le fait que nos priorités sont bien couvertes par le plan. Des fiches techniques plus détaillées seront établies par la SNCB, poste par poste, pour préciser les différents éléments repris de

dig in de rubrieken van het plan zijn opgenomen, te preciseren. Los van die preciseringen, vragen we eens te meer dat het West-station uitdrukkelijk in het plan wordt opgenomen.

5. Twee eerste lijnen van het GEN tegen 2005

De NMBS moet zo snel mogelijk een planning opstellen van de acties (met inbegrip van de aankoop van materiaal) om de eerste twee lijnen te kunnen exploiteren. In voorkomend geval zullen sommige in het plan opgenomen investeringen moeten worden aangepast.

Het Gewest herinnert aan zijn standpunt van 21 juli 2001, te weten dat de kredieten voor het GEN exclusief voor het GEN moeten worden voorbehouden en niet, zelfs niet voorlopig, voor andere projecten.

6. Verlenging L 124 naar Brussel

Het Gewest is geen vragende partij wat de verlenging van de vier sporen tot Brussel-Zuid betreft. Het is echter duidelijk dat er op het stuk tussen Linkebeek (gewestelijke grens) en het Zuidstation investeringen zullen moeten worden gedaan. We hebben nergens vastgesteld dat er daarvoor geld wordt uitgetrokken. Ook wat dit punt betreft vragen we meer uitleg in een eerste fase en de opstelling van gedetailleerde technische fiches in een tweede fase.»

Dat alles heeft aanleiding gegeven tot een overlegvergadering, die heeft plaatsgehad op 5 november en waarvan het proces-verbaal aan de commissieleden is bezorgd.

De minister wenst te werken in alle openheid – dat is waarom hij alle briefwisseling heeft bekendgemaakt – en met goedkeuring van het Parlement.

Volgens de staatssecretaris luistert de heer Denis Grimberghs alleen als hem dat goed uitkomt. Hij behandelt de kwestie van het Weststation in het kader van het doortrekken van lijn 2 van de metro. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest plande eindstation 1A in het Weststation. Dit station moet grondig worden gerenoveerd om er een multimodaal station MIVB/NMBS van te maken. Die verbouwing, die zal geschieden in samenwerking met het Brussels Gewest en, eventueel, met het ministerie van Vervoer en Infrastructuur, is gepland in het kader van het investeringsplan 2001-2012. Het is juist dat de heer Denis Grimberghs zich verzette tegen het doortrekken ...

Wat lijn 124 betreft, is het fout te zeggen dat de investeringen niet zijn opgenomen in het plan. In een eerste fase wordt er in twee stukken geïnvesteerd: Nijvel/Eigenbraken en Eigenbrakel/splitsing Linkebeek. In een tweede fase zal overwogen worden om de vier sporen te verlengen tot Ukkel Kalevoet.

manière lapidaire dans les rubriques du plan. En marge de ces précisions, nous demandons une nouvelle fois que la Gare de l'Ouest soit explicitement reprise au plan.

5. Deux premières lignes du RER d'ici 2005

Un planning des actions à mener (y compris l'acquisition du matériel) pour permettre la mise en exploitation des deux premières lignes doit être dressé au plus vite par la SNCB. Le cas échéant, certains investissements repris au plan devront être adaptés.

La Région rappelle sa position du 21 juillet 2001, à savoir que les fonds prévus pour le RER doivent être réservés exclusivement pour le RER et ne peuvent être dérivés, ne fût-ce que provisoirement vers d'autres projets.

6. Extension L 124 sur Bruxelles

Sans contester que la région n'est pas demanderesse d'une extension linéaire des 4 voies jusqu'à Bruxelles-Midi, il est patent que certains investissements devront être faits sur la section entre Linkebeek (frontière régionale) et la gare du Midi. Nous n'avons pas retrouvé trace de réservations budgétaires à cet effet. Ici aussi, nous demandons des précisions dans un premier temps et l'élaboration des fiches techniques détaillées dans un deuxième temps. »

Cela a abouti à une réunion de concertation, qui a eu lieu le 5 novembre dernier et dont le procès-verbal a été transmis aux commissaires.

La volonté du ministre est de travailler en toute transparence – raison pour laquelle il a fait part de tous les courriers échangés – avec l'approbation du Parlement.

Le secrétaire d'Etat estime, quant à lui, que M. Denis Grimberghs n'écoute que quand cela l'arrange. Il aborde le point de la gare de l'Ouest dans le cadre du bouclage de la ligne n° 2 du métro, la Région de Bruxelles-Capitale a prévu d'établir le terminus 1A à la gare de l'Ouest. Cette station doit être rénovée en profondeur pour qu'il y ait un pôle multimodal STIB/SNCB. Cette révision, qui se fera en collaboration avec la Région de Bruxelles et, éventuellement, le Ministère des communications et de l'infrastructure, est prévue dans le cadre du plan d'investissement 2001-2012. Il est vrai que M. Denis Grimberghs était contre le bouclage ...

Quant à la ligne 124, il est faux de prétendre que les investissements ne sont pas repris dans le plan. Dans un premier temps, les investissements sont prévus en deux tronçons: Nivelles/Braine-l'Alleud et Braine-l'Alleud/bifurcation de Linkebeek. Dans un second temps, il sera envisagé de prolonger les quatre voies jusqu'à Uccle Kalevoet.

Het op vier sporen brengen zal bijgevolg worden verzevenlijkt, op zijn minst tot de splitsing Linkebeek om een flessenhals ten zuiden van die splitsing te voorkomen. Ten gevolge van technische beperkingen zal de plaats van overgang op twee sporen op het grondgebied van Brussel liggen, waarschijnlijk ten noorden van de Moensberg. Ook die investering is opgenomen in het plan 2001-2012.

De staatssecretaris is verbaasd dat de volksvertegenwoordiger oproept tot verzet om zich af te stemmen op het Vlaams Parlement ...

Het is juist dat de Brusselaars nog altijd in onzekerheid verkeren wat de financiering betreft van 20 miljard voor het rollend materiaal van het GEN. Een zaak is echter wel zeker : de Brusselaars zullen dat niet betalen.

In een kwestie die zo vatbaar is voor verandering als mobiliteit, moet men stapsgewijs vooruitgaan en een aantal verankeringspunten inbouwen, waarvan de totstandkoming van het GEN tegen 2005 niet het minste is.

De staatssecretaris roept op tot rede : er mag niet worden afgeweken van de aanbevelingen die de democratische partijen van het Brussels Parlement bij eenparigheid hebben aangenomen.

Minister Chabert gaat niet akkoord met de bewering van de heer Denis Grimberghs dat 2,5 miljard van de 10,5 miljard die al uitgetrokken zijn voor de aankoop van rollend materiaal voor het GEN door de Brusselaars zullen worden betaald. De volksvertegenwoordiger vergeet te zeggen dat de nieuwe lijn waarvan de NMBS spreekt in haar stuk Mobiliteit in en rond Brussel voor het gedeelte Namen-Brussel, er niet komt. Die nieuwe lijn moest gedeeltelijk door de Brusselaars worden gefinancierd.

De heer Denis Grimberghs heeft de bijlage van het investeringsplan heel aandachtig doorgenomen. Daarin staat dat er, ten gevolge van het feit dat de nieuwe lijn op de as Brussel-Ottignies er niet komt, een bedrag beschikbaar wordt van 2,190 miljard voor het Vlaams Gewest en van 2,383 miljard voor het Brussels Gewest. Er is echter een fundamenteel verschil tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de twee andere Gewesten, te weten dat de twee andere Gewesten bijkomende investeringen kunnen doen, wat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet kan.

De heer Denis Grimberghs wenst te weten waar men de (financiële) reserves kan terugvinden voor de begeleidingsmaatregelen op het vlak van het leefmilieu, bijvoorbeeld voor lijn 161, waar het op vier sporen brengen op dat vlak een dure aangelegenheid zal worden.

De volksvertegenwoordiger is het niet eens met de bewering die de minister al verschillende keren heeft herhaald, te weten dat de briefwisseling tussen ministers heel waardevol is.

La mise à quatre voies sera dès lors réalisée au moins jusqu'à la bifurcation de Linkebeek pour éviter un goulet au sud de cette bifurcation. En raison de contraintes physiques, l'emplacement du passage à deux voies sera réalisé sur le territoire bruxellois, vraisemblablement au nord du Moensberg. Cet investissement est également couvert par le plan 2001-2012.

Le secrétaire d'Etat s'étonne que le député en appelle à la résistance pour s'aligner sur le Parlement flamand ...

S'il est vrai que les Bruxellois sont toujours dans l'incertitude pour le financement de 20 milliards pour le matériel roulant RER, une chose est sûre : ce ne sont pas les Bruxellois qui paieront.

Dans une matière aussi mobile que l'est par définition la mobilité, il convient de progresser par à coups avec certains points d'ancrage, dont celui d'une mise en route du RER dès 2005 n'est pas le moindre.

Le secrétaire d'Etat en appelle à la raison : qu'on ne dévie pas des recommandations votées à l'unanimité des partis démocratiques du Parlement bruxellois.

Le ministre Chabert n'est pas d'accord avec l'analyse de M. Denis Grimberghs lorsque ce dernier affirme que 2,5 milliards des 10,5 milliards déjà établis pour le matériel roulant du RER seront financés par les Bruxellois. Le député omet de mentionner que la ligne nouvelle insérée par la SNCB dans son document Mobilité dans et autour de Bruxelles pour le tronçon Namur-Bruxelles a été abandonnée. Cette ligne nouvelle était à financer en partie par les Bruxellois.

M. Denis Grimberghs a lu avec grande attention la note annexée au plan d'investissement. Il y est en effet signalé que l'abandon de la ligne nouvelle sur l'axe Bruxelles-Ottignies dégage un montant disponible de 2,190 milliards pour la Région flamande et de 2,383 milliards pour la Région bruxelloise. Il y a cependant une différence essentielle entre la Région de Bruxelles-Capitale et les deux autres Régions, c'est que les deux autres Régions peuvent se doter d'investissements complémentaires, ce qui n'est pas le cas de la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Denis Grimberghs s'inquiète ensuite de savoir où se trouvent les réserves (financières) pour les mesures environnementales d'accompagnement, par exemple pour la ligne 161, où la mise à quatre voies va coûter cher dans ce domaine.

Le député ne se satisfait pas de la déclaration déjà répétée du ministre quant à la « grande valeur » qu'aurait l'échange de lettres entre ministres.

De heer Denis Grimberghs heeft het dan ook over de tabel betreffende de Brusselse stations. Hij stelt vast dat de cijfers mager uitvallen en de data ver in de toekomst liggen. Alles wordt naar later verschoven wat de aanpassingswerken van onze stations betreft. Alles is te weinig en gebeurt te laat. Volgens de spreker zal dat gedeelte uiteindelijk voor rekening vallen van het samenwerkingsakkoord tussen de federale staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Minister Jos Chabert betwist die besluiten en voegt eraan toe dat er aan elk programma een begin en een einde is.

De heer Denis Grimberghs verwijt de regering ook dat ze het Parlement vraagt in allerijl een stukje ordonnantie goed te keuren, dat een akkoord bekrachtigt dat alleen geldig is als het door alle partijen zal bekrachtigd zijn. Hij herinnert eraan dat het Vlaams Gewest zich niet voor eind januari zal uitspreken. Waarom is men in Brussel dan zo gehaast ?

De volksvertegenwoordiger zegt dat artikel 4 van het akkoord verwijst naar een bijlage. Hij vraagt die te ontvangen. In stuk A-239 staat alleen dat die bijlage ter beschikking is.

Minister Jos Chabert en de voorzitter antwoorden dat dat stuk per brief aan de commissieleden is bezorgd. De volksvertegenwoordiger ontvangt een bijkomend exemplaar.

Er wordt ook op gewezen dat het document een blanco pagina bevatte, wat zal worden rechtgezet.

De heer Denis Grimberghs heeft vervolgens vragen bij het GEN-Fonds waarvan sprake in de opsomming in paragraaf 2 van artikel 6 van het akkoord. Hij wenst meer te vernemen over dat fonds. Volgens welke regels zal het werken ? Zal het volstaan ?

Minister Jos Chabert zegt dat het Fonds zal worden gestijfd door de federale overheid. Hij verwijst terzake naar zijn inleidende uiteenzetting : het betreft een federale financiering voor het GEN.

Dat antwoord verontrust de heer Denis Grimberghs : zal de federale regering altijd de noodzakelijke bedragen kunnen ophoesten ? Waarom wordt de oorsprong van die bedragen niet beter vastgesteld en omschreven ?

Minister Jos Chabert zegt dat een resem regels betreffende het GEN nog verder moeten worden gedetailleerd.

De heer Denis Grimberghs betreurt dat staatssecretaris Willem Draps niet aanwezig is en verbaast zich over het feit dat het akkoord, in hoofdstuk IV, enigszins vooruitloopt op onze beslissingen inzake stedenbouwkundige vergunningen en uitvoering van het GBP. Dat akkoord bindt

M. Denis Grimberghs en vient aussi au tableau relatif aux gares bruxelloises. Il constate la maigreur des chiffres, ainsi que les dates fort tardives. Tout est rejeté à bien plus tard en matière de travaux d'aménagements aux gares bruxelloises. Tout cela, c'est trop peu et trop tard. A son avis, ce volet finira par se retrouver à charge de l'Accord de coopération entre le Fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Le ministre Jos Chabert conteste ces conclusions et ajoute qu'il y a toujours un début et une fin à tout programme.

M. Denis Grimberghs reproche aussi au gouvernement de demander au Parlement un vote à la va-vite sur un petit bout d'ordonnance qui entérine un accord, lequel ne sera valide que quand toutes les parties l'auront ratifié. Il rappelle que la Région flamande ne se prononcera pas avant fin janvier. Qu'est ce qui justifie cette précipitation bruxelloise ?

En outre, l'article 4 de l'accord renvoie à une annexe que le député dit vouloir voir, le document A-239 se contentant de dire que cette annexe est à disposition.

Le ministre Jos Chabert et le président répondent que ce document a été transmis par courrier aux seuls membres de la Commission. Un exemplaire supplémentaire en est remis au député.

Il est par ailleurs constaté qu'il manque un verso de page, ce qui sera corrigé.

M. Denis Grimberghs s'interroge alors sur le « Fonds RER » cité dans l'énumération du § 2 de l'article 6 de l'accord. Il aimerait en savoir plus sur ce Fonds. Quels en sont les mécanismes ? Sera-t-il suffisant ?

Le ministre Jos Chabert répond que ce Fonds est alimenté par le pouvoir fédéral. Il renvoie à ce sujet à son exposé introductif : il s'agit d'un financement fédéral affecté au RER.

M. Denis Grimberghs s'inquiète de cette réponse : le gouvernement fédéral pourra-t-il toujours fournir les sommes voulues ? Pourquoi l'origine de ces sommes n'est-elle pas mieux stipulée et décrite ?

Le ministre Jos Chabert répond que toute une série de modalités du RER doivent encore être précisées dans leurs détails.

Enfin, M. Denis Grimberghs, tout en regrettant l'absence du secrétaire d'État Willem Draps à ce débat, s'étonne de ce que cet accord, dans son chapitre IV, prévoit une sorte d'anticipation de nos décisions en matière de permis d'urbanisme et d'application du PRAS. Cet accord lie d'ores et

onze overheid nu al. Waartoe zullen een aantal openbare onderzoeken dan nog dienen? Er zij voorts op gewezen dat de NMBS de gewoonte heeft vergunningen aan te vragen op grond van relatief weinig gestoffeerde dossiers, zeker als men kijkt naar wat geëist wordt van een gewone particulier, terwijl het toch om veel omvangrijkere werken gaat.

Als men wil ontsnappen aan die opgelegde termijnen, dan kan dat alleen mits eenparig akkoord van het overlegcomité.

De volksvertegenwoordiger vraagt zich dan ook af of het Gewest haar eigen wetgevingen gaat wijzigen om zijn verplichtingen ten gevolge van dat samenwerkingsakkoord na te komen en de termijnen na te leven, bijvoorbeeld op het vlak van de effectenstudies.

Minister Jos Chabert betwist de afleidingen die de volksvertegenwoordiger maakt. Er rijst geen probleem wat het naleven van de termijnen betreft en het Gewest zal zijn eigen bestaande wetgevingen naleven. Het feit dat er termijnen zijn vastgesteld voorkomt ook onnodige achterstand of blokkeringen, aan welke kant dan ook en door welke partij dan ook. Hij vraagt zich uiteindelijk af of de volksvertegenwoordiger wel degelijk een GEN wil.

III. Artikelsgewijze bespreking

Artikel 1

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Dit artikel wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikel 2

Commentaar noch vragen.

Stemming

Dit artikel wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 1.

IV. Stemming over het geheel

Het ontwerp van ordonnantie wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 1.

déjà nos autorités. A quoi serviront encore certaines enquêtes publiques? D'autant que l'on sait que la SNCB a coutume de rentrer des demandes de permis en déposant des dossiers relativement légers, en tout cas si on les compare à ce qui est exigé d'un simple particulier, alors qu'il s'agit de travaux bien plus lourds.

Si l'on veut échapper à ces délais imposés, on ne peut le faire que moyennant un accord unanime du comité de concertation.

Le député se demande dès lors si la Région va modifier ses propres législations pour pouvoir honorer sa signature dans cet accord de coopération et respecter les délais, par exemple, en matière d'études d'incidence.

Le ministre Jos Chabert conteste les déductions du député. Le respect des délais ne posera pas problème et la Région agira dans le respect de ses législations existantes. Le fait d'avoir fixé des délais évite aussi des retards ou obstructions inutiles, de quelque côté et de quelque partie qu'ils viennent. Il se demande, in fine, si le député veut qu'un RER voie le jour.

III. Discussion des articles

Article 1^{er}

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

Cet article est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Article 2

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

Cet article est adopté par 12 voix contre 1.

IV. Vote sur l'ensemble

Le projet d'ordonnance est adopté par 12 voix contre 1.

V. Lezing en goedkeuring van het verslag

Op grond van artikel 29.5 van het Reglement uit de heer Denis Grimberghs de wens om de commissie het verslag te laten goedkeuren voor de bespreking in plenaire vergadering. Hij vraagt ook dat de termijn van drie dagen, vastgesteld in artikel 29.6, nauwgezet wordt geëerbiedigd.

Tijdens de lezing van het verslag stelt de heer Denis Grimberghs vast dat de bijlage die door de minister is bezorgd, geen antwoord verschaft op de vraag naar een overzicht van de investeringsuitgaven in Brussel.

Na lezing en na aanbrenging van enkele technische correcties, wordt het verslag aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

De Rapporteur,

Jean-Pierre CORNELISSEN

De Voorzitter,

Claude MICHEL

V. Lecture et approbation du rapport

M. Denis Grimberghs, sur base de l'article 29.5 du Règlement, exprime le désir qu'il y ait une approbation du rapport par la Commission avant sa discussion en séance plénière et demande aussi le strict respect du délai de trois jours prévu à l'article 29.6.

Lors de la lecture du rapport, M. Denis Grimberghs constate que l'annexe fournie par le ministre ne répond pas à la question posée d'un relevé de dépenses d'investissement localisés à Bruxelles.

Après lecture et après avoir apporté quelques corrections techniques, le rapport est approuvé par 11 voix et 1 abstention.

Le Rapporteur,

Jean-Pierre CORNELISSEN

Le Président,

Claude MICHEL

Bijlage

Technische verduidelijking bij het NMBS-Investeringsplan

Totale voorziening voor de mobiliteit in en rond Brussel in het Investeringsplan 2001-2012 :

Bijlage 3 –	Uitbreiding capaciteit – Aanvulling mobiliteit Brussel	61,055 miljard BEF
Bijlage 4 –	Rollend materieel GEN-stellen	10,500 miljard BEF
Bijlage 8 –	GEN Brussel	60,330 miljard BEF
Totaal		131,885 miljard BEF

In oktober 2000 besliste de federale regering de nodige middelen vrij te maken voor de realisatie van het GEN.

In het investeringsplan is daarvoor nu specifiek 60,330 miljard F ingeschreven. Daar dit niet volstaat om het mobiliteitsprobleem in en rond Brussel in zijn geheel aan te pakken, werd onder de rubriek « Uitbreiding van de Capaciteit » nog eens een « Aanvulling van de Mobiliteit Brussel » opgenomen voor 61.055 miljard BEF. En voor aankoop van treinstellen werd nog eens 10,5 miljard ingeschreven.

Dit zijn de inschrijvingen in het investeringsplan volgens de investeringsobjectieven.

Indien men het investeringsplan indeelt naargelang de financieringsbronnen dan vindt men daarin 62,5 miljard GEN-fonds. Dit is geen bijzondere fonds gestijfd door externe partners, maar dit is de concrete uitdrukking van de federale regeringsbeslissing van oktober 2000 om de nodige middelen voor het GEN te voorzien.

Het gaat ook hier om federale middelen. Zij werden afzonderlijk vermeld omdat die middelen specifiek voor het GEN bestemd zijn en niet voor andere projecten mogen aangewend worden.

Annexe

Précisions Techniques par rapport au Plan d'Investissement SNCB

Prévisions totales pour la mobilité dans et autour de Bruxelles :

Annexe 3 –	Extension de capacité – Complément mobilité Bruxelles	61,055 milliards BEF
Annexe 4 –	Matériel roulant Rames RER	10,500 milliards BEF
Annexe 8 –	RER Bruxelles	60,330 milliards BEF
Total		131,885 milliards BEF

Au mois d'octobre 2000, le Gouvernement fédéral avait décidé de libérer les moyens nécessaires à la réalisation du RER.

Dans le plan d'investissement, il a été inscrit spécifiquement un montant de 60,330 milliards BEF. Ceci n'étant pas suffisant pour s'attaquer au problème de la mobilité dans et autour de Bruxelles, il avait encore été inscrit un montant supplémentaire de 61,055 milliards BEF comme « Complément Mobilité Bruxelles » sous la rubrique « Extensions de Capacité ». Et pour l'achat de rames RER il a été prévu une somme de 10,5 milliards BEF.

Ceci sont les inscriptions dans le plan d'investissement suivant les objectifs d'investissement..

Si on examine le plan d'investissement sur base des sources de financement, on y retrouve 62,5 milliards BEF pour un « Fonds RER ». Il ne s'agit pas ici d'un fonds alimenté par des partenaires extérieurs, sinon de l'expression concrète de la décision gouvernementale fédérale du mois d'octobre pour prévoir les moyens nécessaires au RER.

Il s'agit donc de moyens fédéraux. Ils ont été inscrits de façon séparée parce qu'ils sont destinés spécifiquement au RER et ne peuvent être utilisés pour d'autres projets.