

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 2003-2004

28 APRIL 2004

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende instemming met
de overeenkomst van 4 april 2003
tussen de federale Overheid,
het Vlaams Gewest, het Waals Gewest
en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,
met het oog op de verwezenlijking van
het programma van het Gewestelijk
Expresnet van, naar, in en rond Brussel**

VERSLAG

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

door de heer Michel VAN ROYE (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : mevr. Françoise Bertieaux, de heren Jean-Pierre Cornelissen, Claude Michel, mevr. Marie-Jeanne Riquet, mevr. Françoise Schepmans, de heren Michel Van Roye, Michel Moock, Mahfoudh Romdhani, Denis Grimberghs.

Plaatsvervanger : de heer Christos Doulkeridis.

Zie :

Stuk van de Raad :

A-549/1 – 2003/2004 : Ontwerp van ordonnantie.

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2003-2004

28 AVRIL 2004

PROJET D'ORDONNANCE

**portant assentiment à
la convention du 4 avril 2003
entre l'Etat fédéral, la Région flamande,
la Région wallonne
et la Région de Bruxelles-Capitale,
visant à mettre en œuvre le programme
du Réseau Express Régional de,
vers, dans et autour de Bruxelles**

RAPPORT

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

par M. Michel VAN ROYE (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : Mme Françoise Bertieaux, MM. Jean-Pierre Cornelissen, Claude Michel, Mmes Marie-Jeanne Riquet, Françoise Schepmans, MM. Michel Van Roye, Michel Moock, Mahfoudh Romdhani, Denis Grimberghs.

Membre suppléant : M. Christos Doulkeridis.

Voir :

Document du Conseil :

A-549/1 – 2003/2004 : Projet d'ordonnance.

**I. Uiteenzettingen van de heer Jos Chabert,
minister van de Brusselse
Hoofdstedelijke Regering,
belast met openbare werken, vervoer,
brandbestrijding en dringende medische hulp,
en de heer Pascal Smet,
Staatssecretaris van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest,
belast met mobiliteit, ambtenarenzaken,
brandbestrijding en
dringende medische hulp**

1. Uiteenzetting van minister Jos Chabert

Het ontwerp van ordonnantie dat aan de Brusselse Hoofdstedelijke Raad wordt voorgelegd, heeft als doel de overeenkomst met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel te bekrachtigen.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering hechte op 9 oktober 2003 hiertoe haar goedkeuring aan een voorontwerp van ordonnantie.

Deze overeenkomst verbindt zowel de Staat als de Gewesten. In deze zin, en dit wordt bevestigd door de Raad van State, heeft deze dezelfde reikwijdte als een samenwerkingsakkoord.

Dit project wil een GEN voor Brussel creëren en bestaat in het uitwerken van een geïntegreerd aanbod aan gemeenschappelijk vervoer.

Concreet hebben de partijen bij onderhavige overeenkomst, elk binnen het kader van haar bevoegdheden, zich geëngageerd de nodige middelen te ontplooiën met het oog op :

- een beduidende toename, kwantitatief én kwalitatief, van het aanbod aan gemeenschappelijk vervoer;
- een integratie van het vervoer-aanbod van de vier maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer in deze zone (dienstregelingen, tarieven, informatie);
- begeleidende maatregelen ter aanmoediging van het gebruik van het gemeenschappelijk vervoer, gelijktijdig met de ingebruikneming van het GEN-aanbod.

De partijen beogen het GEN-aanbod in zijn geheel uiterlijk op 31 december 2012 in gebruik te nemen.

Op financieel vlak is voorzien dat de Staat en de Gewesten, elkeen voor datgene wat hem betreft, de kwesties regelen in verband met de eigendom en de financiering van de infrastructuur en het rollend materieel.

Wat de exploitatie betreft, staat elke maatschappij voor openbaar vervoer in voor de lasten van het aanbod dat

**I. Exposés de M. Jos Chabert,
ministre du Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale,
chargé des travaux publics, du transport et
de la lutte contre l'incendie et
l'aide médicale urgente,
et de M. Pascal Smet, secrétaire d'Etat à
la Région de Bruxelles-Capitale,
chargé de la mobilité, la fonction publique,
la lutte contre l'incendie et
l'aide médicale urgente**

1. Exposé du ministre Jos Chabert

Le projet d'ordonnance qui est soumis au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale a pour objet la ratification de la convention visant à mettre en œuvre le programme du Réseau Express Régional de, vers, dans et autour de Bruxelles.

Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale avait approuvé le 9 octobre 2003 un avant-projet d'ordonnance à cet effet.

Cette convention engage tant l'Etat que les Régions. En ce sens, et le Conseil d'Etat le confirme, elle a la même portée qu'un accord de coopération.

Ce projet, qui vise à créer un RER pour Bruxelles, consiste en la mise au point d'une offre intégrée de transports en commun.

Concrètement, les parties à la présente convention se sont engagées, chacune dans le cadre de ses compétences, à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour réaliser :

- un renforcement significatif, tant quantitatif que qualitatif, de l'offre de transports en commun;
- une intégration des offres de transport des quatre sociétés de transport en commun dans cette zone (horaires, tarifs, informations);
- des mesures d'accompagnement stimulant l'usage des transports en commun et prises simultanément à la mise en service de l'offre RER.

Les parties visent à mettre l'offre RER en service dans sa totalité pour le 31 décembre 2012 au plus tard.

En termes financiers, il est prévu que l'Etat et les Régions gèrent, chacun pour ce qui le concerne, les questions relatives à la propriété et au financement des infrastructures et du matériel roulant.

Au niveau de l'exploitation, chaque société de transport public assume les charges de l'offre qui relève de ses

voortvloeit uit hun bevoegdheden; de vier regeringen zetten deze nieuwe verplichtingen om in de beheerscontracten die hen verbinden met hun operatoren. Het akkoord wordt bijgevolg gesloten met eerbied voor de autonomie van elk der partijen.

Ondertussen hebben de partijen reeds een aantal beslissingen genomen om deze overeenkomst concreet vorm te geven.

Zo heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest reeds beslissingen genomen inzake de uitbreiding van het MIVB-aanbod : o.a. de uitbreiding van het metronet (omsluiting kleine ring), de aankoop van bijkomende metro- en tramstellen. Dit betekent een capaciteitsuitbreiding van 36 % voor het metronet en 22 % voor het tramnet.

Met de bijzondere Ministerraad van Raversijde heeft ook de federale Regering een eerste stap gezet in de uitvoering van dit akkoord.

Deze uitvoering is maar een eerste, bescheiden stap in de uitvoering, omdat het bijkomend aanbod op korte termijn :

- later komt dan gepland (2006 in plaats van 2005);
- relatief beperkt is (slechts één bijkomende trein per uur en enkel maar in de daluren);
- nog niet overeenstemt met de doelstellingen uit het GEN-akkoord (dat o.m. ook een verhoging van 2 naar 4 treinen per uur in de spits voorzagt).

Toch worden met deze beslissingen ook zeer belangrijke stappen gedaan :

- 1) de federale regering verbindt zich ertoe om de aankoop van het rollend materieel te dekken dat nodig is om het GEN volledig te realiseren.

De aankoop van dit materieel zal de invoering van het GEN moeilijk omkeerbaar maken.

- 2) de federale Regering verbindt er zich eveneens toe om, alvast tot in 2014, het exploitatietekort van het GEN-aanbod te dekken.

Deze beslissing is eveneens een belangrijke doorbraak zijn. Hiermee stapt de federale overheid immers voor het eerst mee in het principe dat zij het is die dient in te staan voor het dekken van het exploitatietekort van het treinaanbod van het GEN.

Het standpunt van de Brusselse Regering ter zake is trouwens altijd duidelijk geweest : het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komt niet tussen in de exploitatiekosten van de GEN-treinen.

compétences; les quatre gouvernements intégreront ces nouvelles contraintes dans les contrats de gestion qui les lient avec leurs opérateurs. L'accord est donc conclu dans le respect de l'autonomie propre à chacune des parties.

Entre-temps, les parties ont déjà pris une série de décisions pour concrétiser cette convention.

C'est ainsi que la Région de Bruxelles-Capitale a déjà pris des décisions en matière d'extension de l'offre de la STIB, comme l'extension du réseau du métro (bouclage Petite Ceinture), ainsi que l'acquisition de rames de métro et de tramway supplémentaires. Ces décisions équivalent à une augmentation de capacité de 36 % pour le métro et de 22 % pour le réseau tramway.

Lors du Conseil des ministres spécial de Raversijde, le gouvernement fédéral a fait un premier pas pour l'exécution de cette convention.

Cette exécution n'est cependant qu'une première et humble démarche car l'offre supplémentaire à court terme :

- sera assurée plus tard que prévue (2006 au lieu de 2005);
- est relativement limitée (seulement un train supplémentaire par heure et uniquement aux heures creuses);
- ne correspond pas encore aux objectifs de la convention sur le RER (qui prévoyait notamment une augmentation de 2 à 4 trains par heure aux heures de pointe).

Cependant, ces décisions constituent des démarches importantes :

- 1) le gouvernement fédéral s'engage à couvrir l'acquisition du matériel roulant qui est indispensable à la réalisation de l'intégralité du RER.

L'acquisition de ce matériel rendra l'introduction du RER difficilement réversible.

- 2) le gouvernement fédéral s'engage également au moins jusqu'en 2014 à couvrir le déficit d'exploitation de l'offre RER.

Cette décision constitue également une percée importante puisque le gouvernement fédéral adhère ainsi pour la première fois au principe que c'est le niveau fédéral qui doit assurer la couverture du déficit d'exploitation de l'offre ferroviaire du RER.

La position du gouvernement bruxellois en la matière a d'ailleurs toujours été claire : la Région de Bruxelles-Capitale n'intervient pas dans les frais d'exploitation des trains RER.

Een andere regeling voor de exploitatiekosten zou trouwens in strijd zijn met het GEN-akkoord.

Tot slot wenst de minister de Commissie te bedanken voor haar bereidheid om de ontwerpordonnantie bij hoogdringendheid nog voor het einde van de legislatuur te bespreken.

Hiermee zal het Brussels Hoofdstedelijke Gewest het eerste zijn dat de GEN-overeenkomst ook daadwerkelijk bij wet bekrachtigt.

2. Uiteenzetting van Staatssecretaris Pascal Smet

Als aanvulling op de algemene informatie gegeven door minister Chabert wenst de Staatssecretaris de volgende elementen toe te lichten :

1. Recente ontwikkelingen inzake mobiliteit

- Het verkeer naar de Ring steeg in de uitgebreide ochtendspits (6 u – 10 u) met 37,8 % van 1986 tot 2002. Het merendeel van deze automobilisten neemt de Ring om zich te begeven naar zones in volle expansie zoals Zaventem en Diegem. Het verkeer dat de Ring kruist en naar Brussel rijdt, is vergelijkenderwijs veel minder gestegen (+ 5 % i.p.v. + 38 %).
- De wagen blijft in opmars. Het wagenpark van de Brusselse gezinnen is de laatste 10 jaar met meer dan 25 % gestegen.
- De verplaatsingen zijn meer en meer gespreid in de tijd door de groeiende dichtslibbing van ons wegennet tijdens de ochtendspits (7 u – 9 u).
- Vooral de noordring zit strop door de stroom wagens naar de zonings in expansie (Zaventem, Diegem) in de omgeving van de Ring.
- De bedrijfswagens – goed voor 37 % in onze tellingen – zijn deels verantwoordelijk voor deze toename (deregistratie omtrent de meest geschikte modale keuze).
- Te veel automobilisten beschikken over parkeermogelijkheden die hen niet stimuleren om voor duurzame middelen te kiezen (slechts 13 % van de pendelaars die naar Brussel rijden, verklaren dat zij op betalende parkeerplaatsen stationneren – de vraag is of zij ook werkelijk hun parkeerbijdragen betalen).

Deze samenvatting benadrukt het belang van een snelle realisatie van het GEN.

Un autre règlement pour les frais d'exploitation serait d'ailleurs contraire à la convention sur le RER.

Enfin, le ministre tient à remercier la Commission d'avoir accepté de discuter ce projet d'ordonnance en extrême urgence avant la fin de la législature en cours.

La Région de Bruxelles-Capitale sera ainsi la première qui ratifie effectivement et par voie de loi la convention sur le RER.

2. Exposé du secrétaire d'Etat Pascal Smet

En complément aux informations générales communiquées par le ministre Chabert, le secrétaire d'Etat souhaite détailler les éléments suivants :

1. Développements récents en matière de mobilité

- Le trafic qui converge vers le Ring le matin a augmenté globalement de 37,8 % de 1986 à 2002, à la pointe du matin élargie (6 h - 10 h). La plus grande part de l'augmentation emprunte le Ring pour se diriger vers des zones en forte expansion comme Zaventem et Diegem; le trafic qui traverse le Ring pour rejoindre Bruxelles a comparativement beaucoup moins augmenté (+ 5 % au lieu de + 38 %).
- La voiture a continué à grignoter des parts de marché. Le parc de voitures à disposition des ménages bruxellois a augmenté de plus de 25 % durant les 10 dernières années.
- Les déplacements sont de plus en plus étalés dans le temps, dues à la congestion de plus en plus importante du réseau à l'hyperpointe.
- C'est surtout le Ring Nord qui craque, dû à l'afflux de voitures en direction des zonings en développement (Zaventem, Diegem,) aux abords du Ring.
- Les voitures de société, relevées à raison de 37 % dans nos comptages, sont en partie responsables de cette augmentation (désresponsabilisation du choix modal le plus adéquat).
- Trop d'automobilistes bénéficient de facilités de stationnement ce qui ne les encourage pas à opter pour les modes durables (seuls 13 % de navetteurs qui convergent vers Bruxelles déclarent stationner dans des emplacements payants – encore faut-il qu'ils les payent).

Cette synthèse valide la nécessité d'aboutir à la mise en place rapide du RER.

2. *Tariefintegratie*

- De considerans van de overeenkomst en artikel 15 gaan uit van de wil van de partijen om op termijn te komen tot een tariefintegratie op drie niveaus (zie beslissing ICMIT van 30 november 1999). Het is immers belangrijk voor de gebruiker dat er vooruitgang geboekt wordt, zowel wat de ticketintegratie als de tariefintegratie betreft.
- Deze integratie is een feit in het Gewest (eerste niveau), namelijk via de MTB-abonnementen en de JUMP-tickets.
- Het tweede niveau is een integratieniveau waar vooral het Vlaams Gewest vragende partij van is. Dit niveau dekt een gebied met een straal van 11,5 km vanaf de Grote Markt (en stemt overeen met de verlenging van de versterkte terminus in het huidige MIVB-netwerk (tram 44) en met de morfologische agglomeratie van het Gewest).
- Het derde niveau betreft de integratie in heel het GEN-gebied. In 2012 zal de ticketintegratie geëvolueerd zijn en zal men waarschijnlijk « contactless smart cards » gebruiken, dus verbeterde versies van de producten die in Singapur en Hong Kong worden ontwikkeld.

Deze kaarten hebben een driedubbel voordeel :

- uniek en eenvoudig voor de klant;
- geen tijdverlies aan de in- en uitgangen;
- elektronische registratie van het parcours van de klant (ingang, verbindingen, uitgang) en precieze herverdeling van de inkomsten onder de verschillende operatoren bij een gemengd parcours.

3. *Geografische grenzen*

De grenzen van de GEN-zone hebben aanleiding gegeven tot hevige discussies tussen de twee andere gewesten en de federale overheid. Het vertrekpunt was het oorspronkelijke netwerk Systra-Sofreta met 6 spoorlijnen over 93 gemeenten waarvan 58 Vlaamse en 16 Waalse gemeenten, om te komen tot een netwerk van 8 lijnen over 126 gemeenten waarvan 74 Vlaamse en 33 Waalse gemeenten.

Wat het Gewest betreft, waren de onderhandelaars voorstander van een zo ruim mogelijk netwerk, evenwichtig opgebouwd tussen het noorden en het zuiden, voorzover het de capaciteit van de federale overheid om het hele exploitatietekort op zich te nemen, niet in het gedrang bracht.

2. *Intégration tarifaire*

- Les attendus de la convention et son article 15 s'appuient sur la volonté des parties d'aboutir à terme à l'intégration tarifaire en trois paliers (voir décision CIMIT du 30 novembre 1999). Il est en effet essentiel pour l'usager que des progrès soient enregistrés, tant en matière de billetterie intégrée, que de tarification intégrée.
- Cette intégration est effective sur le territoire de la Région (premier palier) avec les abonnements MTB et les tickets JUMP.
- Le deuxième palier est un niveau d'intégration principalement souhaité par la Région flamande, qui se déploie sur un territoire de 11,5 km de rayon centré sur la Grand Place (et qui correspond à l'extension du terminus le plus éloigné du réseau STIB actuel (tram 44) et aussi à l'agglomération morphologique de la Région).
- Le troisième palier est l'intégration à l'ensemble du territoire RER. A ce moment (2012), la technologie billetterie aura évolué, et on recourra probablement à des cartes à puces sans contact (« contactless smart card »), soit des versions améliorées des produits développés à Singapur et Hong Kong.

Ces cartes ont le triple avantage suivant :

- unicité et simplicité pour le client;
- pas de perte de temps lors du franchissement des entrées et sorties du réseau;
- le parcours du client (point d'entrée, points de correspondance, point de sortie) est enregistré électroniquement, et la redistribution exacte des recettes entre les divers opérateurs peut être opérée, en cas de parcours mixte.

3. *Limites géographiques*

Les limites de la zone RER ont fait l'objet d'après discussions entre les deux autres Régions et le Fédéral. On est parti du réseau initial Systra-Sofreta de 6 lignes ferrées sur 93 communes dont 58 flamandes et 16 wallonnes, pour aboutir à un réseau de 8 lignes sur 126 communes, dont 74 flamandes et 33 wallonnes.

En ce qui concerne la Région, le point de vue défendu par des négociateurs était de favoriser le réseau le plus étendu possible, équilibré entre le Nord et le Sud, pour autant qu'il ne mette pas en péril la capacité du Fédéral à prendre en charge l'entièreté de son déficit d'exploitation.

4. *Optimalisering van de stations*

De consideransen spreken van een snel netwerk van, naar, in en rond Brussel, met goed ingeplante haltes en hoge frequenties.

Er moet uiteraard een keuze gemaakt worden tussen de kenmerken van de reissnelheid van de lijnen die voor pendelaars aantrekkelijk moeten blijven en de fijnmazige bediening van het Gewest die de ministers wensen, aangezien zij de inplanting van een 40-tal stations op het Brussels grondgebied verdedigen (zie GewOP). Ter herinnering, er zijn 169 bestaande en potentiële stations in het netwerk, zoals heden bepaald, waarvan 45 in het Brussels Gewest. Om de kansen dat de Brusselse stations in het toekomstige geoptimaliseerde netwerk behouden worden, te vergroten, hebben de Brusselse afgevaardigden in de werkgroep rond drie punten gewerkt :

- i. Erop toezien dat het materieel besteld door de NMBS specifiek voor het GEN dient : brede deuren op peronhoogte, groot acceleratievermogen, opdat er nieuwe stations in het netwerk zouden kunnen worden ingeplant zonder dat de reissnelheid (te veel) in het gedrang komt. Deze strijd is onlangs pas gewonnen... De NMBS stemde er namelijk mee in om het functionele lastenboek samen met de vertegenwoordigers van de gewesten tijdens een aantal vergaderingen in maart 2004 op te maken. Men is dus op de legitieme Brusselse eisen ingegaan.
- ii. Gebruik van een modeliseringsinstrument om verschillende varianten van het netwerk en de GEN-dienstregelingen te simuleren en ze in de andere segmenten van het aanbod te integreren (IC/IR, P, ...), waarbij rekening gehouden wordt met de specifieke kenmerken van het materieel, kritieke punten gemeten worden en oplossingen aangereikt. Deze dynamische modelisering, gefinancierd door het samenwerkingsakkoord van 15 september 1993, is bijna afgerond.
- iii. Een analytische studie omtrent het klantenpotentieel voor elk (bestaand of potentieel) station, waarbij men uitgaat van de wensen inzake oorsprong en bestemming van de klanten. Deze studie heeft een dubbele doelstelling :
 - Het klantenpotentieel berekenen dat zich te voet, per fiets, met het openbaar vervoer (aanvoerlijnen, aansluitingen), met de wagen (passagier, bestuurder) naar het station begeeft, per categorie : buurtbewoners, studenten, werknemers, gebruikers van collectieve voorzieningen, klanten van handelskernen...;
 - Per station, de « ideale » vraag evalueren van overstap-parkings om de intermodaliteit mogelijk te maken voor diegenen die geen andere mogelijkheid hebben dan met de wagen naar het station te rijden.

Het lastenboek van deze studie werd in het begeleidingscomité goedgekeurd.

4. *Optimisation des gares*

Les considérants font état d'un réseau de, vers, dans et autour de Bruxelles, rapide, tout en disposant d'arrêts adéquatement implantés avec des fréquences élevées.

Il y a forcément un arbitrage à faire entre les caractéristiques de vitesse commerciale des lignes qui doivent rester attractives pour les navetteurs, et la finesse de la desserte que les ministres souhaitent dans la Région puisqu'ils défendent une quarantaine de gares sur le territoire bruxellois (texte du PRD). Pour mémoire, il y a 169 gares existantes et potentielles dans le réseau tel que défini à ce jour, dont 45 en Région bruxelloise. Pour maximiser les chances que les gares bruxelloises soient maintenues dans le futur réseau optimisé, les délégués bruxellois au groupe de travail ont travaillé sur trois fronts :

- i. Veiller à ce que le matériel commandé par la SNCB soit un matériel spécifique RER, avec de larges portes, au niveau du quai, et une grande capacité d'accélération, afin de pouvoir interposer de nouvelles gares dans le réseau, sans pénaliser (trop !) la vitesse commerciale. Ce combat n'a été gagné que tout dernièrement ... La SNCB a accepté de mettre au point le cahier des charges fonctionnel avec les représentants des Régions dans des réunions qui se sont déroulées en mars 2004, et les légittimes demandes bruxelloises ont été retenues.
- ii. Se doter d'un outil de modélisation pour pouvoir simuler plusieurs variantes de réseaux et d'horaires RER, à imbriquer dans les autres segments de l'offre (IC/IR, P, ...), en prenant en compte les caractéristiques précises du matériel, en mesurant les points critiques et en proposant des solutions pour y remédier. Cette étude de modélisation dynamique, financée par l'accord de coopération du 15 septembre 1993 touche à sa fin.
- iii. Mener une étude analytique du potentiel de clients autour de chaque gare (existante et potentielle), en partant des lignes de désir en matière d'origine/destination des clients. Cette étude a un double objectif :
 - Calculer le potentiel de clients susceptibles de rallier la gare à pied, à vélo, en transports en commun de rabattement, en transports en commun de correspondance, en voiture (passager, conducteur) suivant qu'ils soient riverains, écoliers, travailleurs, utilisateurs des équipements collectifs, clients des noyaux commerciaux...;
 - Evaluer la demande « idéale », par gare, de parkings d'échanges de manière à permettre l'intermodalité de ceux qui n'ont pas d'autres moyens que de rejoindre la gare en voiture.

Le cahier des charges de cette étude a été approuvé en comité d'accompagnement.

Op basis van deze drie studies zal men objectieve argumenten kunnen gebruiken om alle stations die in het GewOP opgenomen zijn, te verdedigen in het kader van het stuurcomité van het GEN.

5. Aanvullende studies

Er is consensus over het netwerk, zoals vervat in bijlage I van de overeenkomst, maar het zal moeten verfijnd worden n.a.v. een studie (artikel 13) die binnen zes maanden na de ondertekening van de overeenkomst moet worden opgestart en binnen achttien maanden na deze datum afgerond. Via deze studie zal men met de volgende elementen kunnen rekening houden :

- integratie van de diablo van Zaventem (waarvan de prefinanciering door het BIAC sindsdien op punt kon worden gesteld) en dus reorganisatie van de lijnen, aangezien enkel R3 in het huidige netwerk de luchthaven bedient als eindstation;
- de bediening van nieuwe polen in expansie verbeteren, waaronder het Weststation;
- de bediening van de rand verbeteren via transversale lijnen (Zottegem-Aalst, Dendermonde-Mechelen-Leuven ...);
- de coëxistentie van alle treincategorieën verbeteren;
- een keuze maken tussen de stations die in het eerste exploitatieschema zouden kunnen opgenomen worden.

Deze studie zal rekening houden met de resultaten van de voorafgaande denkoefeningen en studies waarvan sprake in het vorige punt.

6. Financiering van het exploitatietekort

Er werden al heel wat debatten gevoerd rond dit punt, vooral tussen de voormalige federale minister van Mobiliteit en haar collega's van de federale regering. De drie gewesten hebben altijd unaniem het principe van « elk baas in eigen huis » verdedigd. De Brusselse afgevaardigden wijzen er immers op dat belangrijke budgetten van het exploitatietekort van de MIVB door het Gewest worden gedragen, terwijl bijna een kwart van de klanten niet in het Gewest gedomicilieerd is. Het MIVB-netwerk zal instaan voor een fijnmazige bediening van het Gewest voor de GEN-klanten. Het aantal klanten zal aanzienlijk toenemen, vooral op de ringlijnen (lijn 2, lijn van de grote ringlanen). De Raad van State heeft dit standpunt omtrent de naleving van de autonomie van elke partij in alle adviezen verdedigd.

De overeenkomst houdt rekening met deze principes :

Sur la base de ces trois études, on sera mieux armé pour trouver des arguments objectifs pour défendre toutes les gares reprises au PRD, dans le cadre du comité de pilotage RER.

5. Compléments d'études

Le réseau tel que repris à l'annexe I de la convention, constitue un premier socle de consensus, mais il y aura lieu de l'affiner à l'occasion d'une étude (article 13) à entamer dans les six mois de la signature de la convention et à finaliser dans les dix-huit mois après cette date. Cette étude permettra de tenir compte des éléments suivants :

- intégrer le diablo de Zaventem (dont le préfinancement par BIAC a pu être mis au point depuis lors) et donc réorganiser les lignes puisque, dans le réseau actuel, seule la R3 dessert l'aéroport en gare de rebroussement;
- améliorer la desserte de nouveaux pôles en développement, dont la gare de l'Ouest;
- améliorer la desserte de la périphérie au moyen de lignes transversales (Zottegem-Aalst, Dendermonde-Mechelen-Leuven...);
- améliorer la coexistence entre toutes les familles de trains;
- procéder à l'arbitrage entre les gares susceptibles d'être retenues dans le premier schéma d'exploitation.

Cette étude se fera en tenant compte des résultats des réflexions et études préliminaires dont question au point précédent.

6. Financement du déficit d'exploitation

Ce point a également fait l'objet de nombreux débats principalement entre l'ex-ministre fédérale de la Mobilité et ses collègues du gouvernement fédéral. Les trois Régions, unanimement, ont toujours défendu le principe du « chacun maître chez soi », les délégués bruxellois mettant en avant les budgets importants du déficit d'exploitation de la STIB porté par la Région, alors même que près d'un quart des clients sont domiciliés en dehors de la Région. Le réseau de la STIB interviendra, par ailleurs, pour distribuer finement dans la Région, la clientèle du RER, et on peut s'attendre à une augmentation sensible de la fréquentation, principalement sur les lignes en rocade (ligne 2, ligne de grande ceinture...). Le Conseil d'Etat a par ailleurs appuyé ce point de vue du respect de l'autonomie des parties dans tous les avis émis.

La convention tient compte de ces principes de la manière suivante :

- In de consideransen stipuleert het advies van 19 juli 2001 van de gewestregering dat het exploitatietekort van het GEN gedekt moet worden door de federale overheid, conform artikelen 1 tot 37 van de ontwerpovereenkomst, dus geen gedeeltelijke dekking door de drie gewesten, zoals blijkt uit een brief van 13 juni 2001 van minister Durant;
- In de consideransen wordt het GEN omschreven als een geïntegreerde aanpak van de verschillende voorzieningen, met naleving van de autonomie van de partijen;
- Artikel 21 stelt dat elke openbaarvervoermaatschappij de lasten m.b.t. haar aanbod exploiteert en draagt en dat de partijen deze implicaties in hun respectievelijke beheerscontracten vertalen;
- De artikelen 25 en 26 bepalen dat elke partij de materies inzake eigendom, financiering van de infrastructuur, aankoop en financiering van het rollend materieel beheert.

De federale regering stemde eind maart ermee in om het exploitatietekort van de eerste fases van het GEN, a rato van € 45,5 miljoen op jaarbasis, tot 2010 op zich te nemen.

7. Rollend materieel

Er is vertraging in de timing voor de aankoop van het rollend materieel, vermeld in bijlage VI. De afgevaardigd beheerder van de NMBS blokkeerde immers het dossier zolang de federale overheid zich er niet toe verbond het exploitatietekort op zich te nemen, aangezien het om een opdracht van openbare dienstverlening gaat.

De volgende beslissingen werden bevestigd tijdens de vergadering van de federale Ministerraad van 20 maart 2004 :

- Aanbod vanaf 14 december 2003
 City rail : 2 doorkomsten per spitsuur / 1 doorkomst tijdens de daluren, vanaf Aalst, Dendermonde, Zottegem, Louvain-la-Neuve, Eigenbrakel met vernieuwde stellen AM66/70 ;
- Aanbod vanaf 10 december 2006 : 2 doorkomsten per uur (daluren inbegrepen) op 6 bestemmingen : Louvain-la-Neuve, Eigenbrakel, 's Gravenbrakel, Dendermonde, Mechelen, Leuven, met vernieuwde AM66/70;
- Aanbod vanaf december 2008 : geleidelijk nieuw materieel dat gradueel over alle geëxploiteerde lijnen wordt ingezet.

Om de timing te kunnen respecteren, moet de NMBS het lastenboek afronden en tegen juni 2004 aan de kandi-

- dans les considérants, l'avis du 19 juillet 2001 du gouvernement de la Région stipule bien que le déficit d'exploitation du RER doit être couvert par l'autorité fédérale dans le respect des articles 1 à 37 du projet de convention, et non partiellement couvert par les trois Régions comme cela apparaissait dans un courrier du 13 juin 2001 de la Ministre Durant;
- dans les considérants, le projet RER est décrit comme une approche intégrée des différentes offres, dans le respect de l'autonomie propre à chacune des parties;
- L'article 21 précise que chaque société des transports en commun exploite et assume les charges relatives à l'offre qui ressort de sa compétence, les parties traduisant ces implications dans leurs contrats de gestion respectifs;
- Les articles 25 et 26 définissent que chaque partie gère les questions relatives à la propriété et au financement des infrastructures, ainsi qu'à l'acquisition et au financement du matériel roulant.

Fin mars, le gouvernement fédéral a accepté de prendre en charge le déficit d'exploitation des premières phases du RER jusqu'en 2010, à concurrence de 45,5 millions d'euros sur base annuelle.

7. Matériel roulant

Le calendrier pour l'acquisition du matériel roulant, décrit en annexe VI, a subi du retard, dû à la prise de position de l'administrateur délégué de la SNCB de ne plus faire avancer le dossier tant que l'Etat fédéral ne s'engageait pas sur la prise en charge du déficit d'exploitation, s'agissant d'une mission de service public.

En Conseil des ministres fédéraux du 20 mars 2004, les décisions suivantes ont été confirmées :

- Offre à partir du 14 décembre 2003
 City rail : 2 liaisons par heures de pointe / 1 liaison en heures creuses, au départ d'Aalst, Dendermonde, Zottegem, Louvain-la-Neuve, Braine l'Alleud avec des AM66/70 modernisées;
- Offre à partir du 10 décembre 2006 : 2 liaisons par heure (y compris heures creuses) sur 6 destinations : Louvain-la-Neuve, Braine l'Alleud, Braine-le-Comte, Dendermonde, Mechelen, Leuven, toujours avec ces AM66/70 modernisées;
- Offre à partir de décembre 2008 : nouveau matériel progressivement mis en service et réparti graduellement entre toutes les lignes exploitées.

Pour que le calendrier puisse être tenu, la SNCB doit finaliser le cahier des charges, et le transmettre pour juin

daten voorleggen die in een eerste fase werden geselecteerd. Een bedrag van € 103 miljoen is ingeschreven in het investeringsplan 2004-2007. Er zal een bestelling van 157 treinstellen geplaatst worden, waarvan een vaste bestelling van 50 treinstellen die in 2008-2009 geleverd worden.

8. Begeleidende maatregelen

In het begin was er een sterke consensus tussen de federale en de Brusselse overheid om deze maatregelen uit te werken op basis van de resultaten van een studie gefinancierd door het samenwerkingsakkoord van 15 september 1993.

Daarna wou het Vlaams Gewest, vooral om redenen van niet-inmenging bij de uitoefening van zijn bevoegdheden, dat deze materies niet meer in de overeenkomst aan bod kwamen.

De vertegenwoordiger van de staatssecretaris verkreeg op het einde van de onderhandeling dat deze hoofdmaatregelen, die in de hele GEN-zone moeten worden toegepast, zouden worden toegelicht in bijlage 5 van de overeenkomst :

- vermindering van het aanbod « lang parkeren » op de openbare weg en in de omgeving van stations;
- afstemming van het aanbod parkeerplaatsen buiten de openbare weg in functie van de kwaliteit van het openbaar vervoer;
- verhoging van de reissnelheid van het bovengronds openbaar vervoer door beschermde beddingen;
- beveiligde overstapparkings voor fietsen en wagens;
- wegenspecialisatie en zone 30 in steden.

Nadat het stuurcomité een keuze zal gemaakt hebben, zullen de maatregelen vervat worden in het businessplan en de verschillende jaar- en meerjarenprogramma's uitgewerkt door de partijen om hun respectievelijke acties te coördineren.

II. Algemene bespreking

De heer Jean-Pierre Cornelissen wijst erop dat men blij moet zijn dat er na zoveel tijd dat er niets gebeurd is, eindelijk iets uit de bus komt op het vlak van het GEN. Het was hoog tijd dat men het dossier concreet aanpakte.

De beslissingen die tijdens de speciale Ministerraad in Oostende zijn genomen, garanderen echter niet volledig dat de verwachtingen van de Brusselaars volledig zullen worden ingelost.

2004 aux candidats qui ont déjà été présélectionnés dans une première étape. Un montant de 103 millions € est inscrit dans le plan d'investissement 2004-2007 de la SNCB. Une commande de 157 premières rames sera passée, dont 50 en commande ferme livrables en 2008-2009.

8. Mesures d'accompagnement

Au départ, il y avait un fort consensus des autorités fédérales et bruxelloises pour détailler ces mesures sur la base des résultats d'une étude financée par l'accord de coopération du 15 septembre 1993.

Ensuite la Région flamande, principalement pour des raisons de non ingérence dans l'exercice de ses compétences, n'a plus souhaité que la convention ne traite de ces matières.

Le représentant du secrétaire d'Etat a obtenu en fin de négociation que ces principales mesures, à appliquer sur toute la zone RER, soient explicitées en annexe V de la convention :

- réduction de l'offre de longue durée de stationnement en voirie aux abords des gares;
- modulation de l'offre en parking hors voirie en fonction de la qualité du transport public;
- augmentation de la vitesse commerciale des transports en commun de surface par des sites protégés;
- parkings de transit sécurisés pour vélos et voitures;
- spécialisation des voiries et zones 30 dans les villes.

Par ailleurs, après arbitrage au sein du comité de pilotage, ces mesures seront reprises dans le plan d'affaires et les différents programmes annuels et pluriannuels établis par les parties pour coordonner leurs actions respectives.

II. Discussion générale

M. Jean-Pierre Cornelissen souligne qu'on ne peut que se réjouir qu'après un temps d'immobilisme tellement long quelque chose sorte enfin du tunnel ferroviaire RER. Il était grand temps qu'on s'occupe concrètement du dossier.

Toutefois les décisions prises lors du Conseil des ministres spécial d'Oostende ne sont pas pour autant une garantie totale de trouver entièrement réponse aux attentes des Bruxellois.

In 1991, was de toenmalige federale minister van infrastructuur, de heer Jean-Luc Dehaene, het Star 12-plan komen toelichten in de commissie voor de infrastructuur voor de Brusselse Hoofdstedelijke Raad. De commissieleden hadden toen al gezegd dat de Brusselse stations zoveel mogelijk dienden te worden benut en dat het rollend materieel ter beschikking diende te worden gesteld van de Brusselaars ter aanvulling van het Brusselse interne netwerk van de MIVB. De NMBS beschikt immers over een uiterst fijnmazig netwerk (met 28 stations op het grondgebied van het Gewest). Het Star 21-plan mocht niet alleen bestaan uit een efficiënt stervormig netwerk voor de pendelaars die op die manier snel naar het stadscentrum zou worden vervoerd. Er mag immers niet worden geraakt aan de verbetering van de dienstverlening voor de Brusselaars.

Het GEN-netwerk komt gelukkig geleidelijk aan tot stand.

Uiteraard zal het akkoord van de bijzonder Ministerraad van Raversijde van 20 maart 2004 het niet mogelijk maken om een volledig GEN te hebben op het geplande moment omdat er reeds vertraging is opgelopen in de tussenfase van het GEN, te verwezenlijken door gebruik te maken van het bestaande materieel van de NMBS met verbeterd tempo.

Dit positief nieuws heeft alle onrust van de Brusselaars niet weggenomen want volgens de heer Chabert komt het exploitatietekort voor rekening de NMBS, te weten de federale overheid, tot in 2014. Daarna kan het ten laste vallen van de Gewesten. Dat zou in het geval van Brussel helemaal niet correct zijn, aangezien het grootste gedeelte van de gewestelijke begroting reeds wordt aangewend voor openbaar vervoer waarvan de pendelaars grotendeels gebruik maken. De Brusselse begroting mag niet nog meer structureel worden belast om nog meer financiële verliezen in het kader van het vervoer van pendelaars van en naar het Brusselse Gewest te dragen.

De heer Pascal Smet preciseert de technische gegevens die zijn verstrekt in de uiteenzettingen van de ministers inzake het exploitatietekort dat wordt behandeld in het 4^o van de nota aan de Ministerraad in verband met het Gewestelijk Expresnet van Brussel, te weten fasering van de ingebruikname en financiering van het exploitatietekort. In 2010 zal dit exploitatietekort 45.536.000 euro bedragen en aan het einde van deze nota wordt in het voorstel van beslissing gestipuleerd :

« ...

- zijn goedkeuring hecht aan het voorstel, zoals uiteengezet in 4^o van deze nota om het bijkomend exploitatietekort dat verbonden is aan de uitwerking van de eerste fase ten laste te nemen van het federale overheidsbudget ten belopen van de bedragen vermeld onder 4^o;

– ...

En 1991, lorsque le ministre fédéral de l'infrastructure au niveau Fédéral de l'époque, M. Jean-Luc Dehaene, était venu présenter le plan Star 21 en commission de l'infrastructure au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, les commissaires avaient déjà réagi en affirmant que les gares bruxelloises devaient être utilisées au mieux et le matériel roulant devait être mis à la disposition des Bruxellois complémentairement au réseau interne bruxellois de la STIB, étant donné le réseau extrêmement maillé de la SNCB (l'existence de vingt-huit gares sur le territoire de la Région). Le plan Star 21 ne pouvait se borner à être un réseau étoilé efficace pour les navetteurs qui seraient ainsi rapidement acheminés vers le centre-ville sans songer à l'amélioration de la desserte pour les Bruxellois.

Le réseau RER se met heureusement petit à petit en place.

Bien entendu, l'accord du Conseil des ministres spécial de Raversijde du 20 mars 2004 ne permettra pas d'avoir un RER intégral au moment qui avait été envisagé étant donné qu'il y a déjà des retards dans la phase intermédiaire du RER, à réaliser en utilisant le matériel existant de la SNCB avec des cadences améliorées.

Ces nouvelles positives n'ont cependant pas apaisé pour autant, toutes les inquiétudes des Bruxellois; selon M. Chabert le déficit d'exploitation est pris en charge par la SNCB, c'est-à-dire le Fédéral, jusqu'en 2014. Après cela, il risque d'être à charge des Régions. Ce qui, dans le cas de Bruxelles, serait tout à fait incorrect étant donné la part importante du budget régional déjà mobilisé pour le transport public largement emprunté par les navetteurs. Il ne faudrait pas que l'ardoise bruxelloise s'alourdisse de manière structurelle récurrente pour résorber encore plus de pertes financières liées aux déplacements des navetteurs vers et en Région bruxelloise.

M. Pascal Smet précise les données techniques fournies dans les exposés des ministres en ce qui concerne le déficit d'exploitation qui est traité au point 4 de la note au Conseil des ministres relative au Réseau Express Régional de Bruxelles - phasage de la mise en service et financement du déficit d'exploitation. En 2010, il est prévu que ce déficit d'exploitation s'élève à 45.536.000 euros et à la fin de cette note il est stipulé à la proposition de décision :

« ...

- approuve la proposition, exposée au point 4 de la présente note, de prendre en charge du budget fédéral le déficit d'exploitation supplémentaire lié à l'élaboration de la première phase du RER, à hauteur des montants cités sous le point 4;

– ...

- beslist om het exploitatietekort (zonder rollend materieel) te dekken voor het geheel van het GEN-aanbod, met inbegrip van eventuele wijziging die de Regering daarin zou aanbrengen, tot in 2014.

In dit stadium is de federale regering dus twee verbin-
tenissen aangegaan : het hele exploitatietekort dekken tot
2010 en het hele exploitatietekort behalve de leasing van
aanvullend materieel dekken tot 2014.

De heer Jean-Pierre Cornelissen herhaat dat er niet
alleen een goede instroom naar Brussel voor de pendelaars
is, maar ook een goede bediening op het fijnmazig netwerk
van de NMBS in Brussel ten gunste van de Brusselse
gebruikers.

Ten slotte heeft de heer Jean-Pierre Cornelissen nog een
andere schermerzone ontwaard, te weten de afwezigheid
van precieze lijst van stations die zullen worden bediend in
het Brussels Gewest. Voor de Brusselaars gaat het noch-
tans om een voorwaarde sine qua non voor de totstandko-
ming van het GEN.

Aangezien de staatssecretaris 2010 als datum voor de
dekking door de NMBS van een exploitatietekort en minis-
ter Chabert gewag maakt van 2014, preciseert de minister
dat er in de overeenkomst geen datum vermeld wordt. De
bijzondere Ministerraad van Raversijde heeft beslist om het
exploitatietekort te dekken tot op zeker ogenblik zonder
evenwel te zeggen dat dat nadien niet meer het geval zou
zijn.

De heer Jean-Pierre Cornelissen voegt eraan toe dat de
federale ministers evenmin hebben beweerd dat zij het
exploitatietekort in de daaropvolgende jaren zouden dek-
ken.

De heer Pascal Smet zegt dat de NMBS op dat ogenblik
misschien zal geregionaliseerd zijn.

Na protest van alle commissieleden zegt de heer Pascal
Smet dat het maar een grapje is.

Hij voegt eraan toe dat de betrekkingen tussen de fede-
rale regering en de NMBS in Oostende zijn verduidelijkt.
De NMBS heeft ten slotte de verzekering dat de federale
overheid het exploitatietekort tot 2014 zou dekken. Zoals
minister Chabert heeft onderstreept, kan de federale over-
heid moeilijk terugkrabbelen vanaf 2014. We beschikken
over een overeenkomst waarin de principes vastgesteld
worden die zonder beperking in de tijd toegepast moeten
worden, en over een eerste toezegging van begrotingsmid-
delen, zoals de federale regering afgesproken heeft te
Raversijde, zonder vooruit te lopen op andere aanvullende
beslissingen die later genomen moeten worden met nale-
ving van deze principes.

Voor het overige, zegt de staatssecretaris, is artikel 21
dat de regels inzake de toekenning van de exploitatie pre-
ciseert, duidelijk :

- décide la prise en charge du déficit d'exploitation hors
matériel roulant pour l'entièreté de l'offre RER, sans pré-
judice des modifications éventuelles y apportées par le
gouvernement, jusqu'en 2014 ».

Il y a donc deux niveaux d'engagement à ce stade par
le gouvernement fédéral : un niveau à l'horizon 2010 qui
couvre tout le déficit et un niveau à l'horizon 2014, qui
couvre tout le déficit sauf le renting du matériel complé-
mentaire.

M. Jean-Pierre Cornelissen poursuit en réitérant qu'il ne
faut pas seulement une bonne irrigation RER vers
Bruxelles pour les navetteurs, mais également une bonne
desserte sur le réseau très maillé de la SNCB dans
Bruxelles au bénéfice des usagers bruxellois.

Enfin, une autre zone d'ombre détectée par M. Jean-
Pierre Cornelissen est l'absence de liste précise des gares
qui seront desservies en Région bruxelloise. Pour les
Bruxellois, il s'agit pourtant d'une condition sine qua non
pour la réalisation du RER.

Etant donné que le secrétaire d'Etat a cité la date de 2010
pour la couverture par la SNCB du déficit d'exploitation et
le ministre Chabert la date de 2014, le ministre précise que
dans la convention il n'est pas mentionné de date. Ce que
le Conseil des ministres spécial de Raversijde a décidé c'est
de couvrir le déficit d'exploitation jusqu'à un moment
donné sans dire pour autant qu'il n'allait plus le faire par la
suite.

Et M. Jean-Pierre Cornelissen de rajouter que les
ministres fédéraux n'ont pas non plus affirmé qu'ils allaient
assumer le déficit d'exploitation dans les années ulté-
rieures.

M. Pascal Smet signale qu'à ce moment-là la SNCB sera
peut-être régionalisée ...

Vu la protestation unanime des commissaires, M. Pascal
Smet signale qu'il s'agit d'une boutade.

Plus « sérieusement », il rajoute qu'à Ostende ont été
clarifiées les relations entre le gouvernement fédéral et la
SNCB. Cette dernière a enfin obtenu l'assurance que le
Fédéral assumerait le déficit d'exploitation jusqu'en 2014.
Comme l'a souligné le ministre Chabert, le Fédéral pourra
difficilement faire marche arrière à partir de 2014. On dis-
pose d'une convention qui définit des principes à appliquer
sans limites dans le temps et d'un premier niveau d'impli-
cation budgétaire défini à Raversijde par le gouvernement
fédéral sans préjuger des autres décisions complémentaires
à prendre plus tard dans le respect de ces principes.

Et pour le reste, signale le secrétaire d'Etat, l'article 21,
qui précise les règles relatives à l'attribution de l'exploita-
tion de la convention est clair :

« In het kader van haar opdrachten, exploiteert en draagt elke maatschappij voor gemeenschappelijk vervoer de lasten van het GEN-aanbod dat onder haar bevoegdheid valt.

De partijen zetten de inhoud van onderhavige overeenkomst om, in het beheerscontract met hun respectieve maatschappij voor gemeenschappelijk vervoer. ».

De heer Jean-Pierre Cornelissen benadrukt dat het de taak is van de Brusselse parlementsleden om relevante vragen te stellen over het GEN uit eerbied voor hun opvolgers in de komende jaren.

De Denis Grimberghs begrijpt de wil van de parlementsleden van de meerderheid, van de minister en van de staatssecretaris om dit ontwerp van ordonnantie houdende instemming met de GEN-overeenkomst als het laatste wonder, als iets nieuw voor te stellen. Het is veeleer iets dat achterhaald is. De heer Denis Grimberghs herinnert eraan dat deze overeenkomst al meer dan een jaar oud is. De overeenkomst is evenwel niet goedgekeurd. In de bijzondere Ministerraad van Raversijde heeft men minimum minimorum beslist en aan de parlementaire assemblees van het land gevraagd om deze op 4 april 2003 ondertekende overeenkomst te bekrachtigen.

Als men deze één jaar oude overeenkomst punt na punt bekijkt, kan men zich rekenschap geven van het feit dat deze overeenkomst niet wordt uitgevoerd (wat geenszins onmogelijk was, zelfs in afwachting van een bekrachtiging).

Op enkele weken van de verkiezingen, beslist men om deze oude overeenkomst als een nieuw product voor te stellen. Minister Chabert heeft terecht opgemerkt dat wat belangrijk is, de beslissingen zijn die op de bijzonder Ministerraad van Oostende zijn genomen.

De eerste belangrijke vraag die de heer Denis Grimberghs stelt, is eveneens gesteld door de Raad van State in zijn advies. Waarom is deze overeenkomst geen samenwerkingsakkoord? Het gaat geenszins om een juridische discussie, maar om een politiek probleem aangezien sommigen geen samenwerkingsakkoord gewild hebben, en alleen een overeenkomst wilden. Er wordt aan herinnerd dat het voorlopig document dat op 4 april 2003 was ondertekend, wel degelijk geen overeenkomst maar een samenwerkingsakkoord was. Dat was het eerste struikelblok tussen de partijen, dat ervoor gezorgd heeft dat alle partijen het niet eens konden worden voor een optie van een samenwerkingsakkoord.

De heer Denis Grimberghs wijst eveneens op het probleem in verband met het samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in verband met het meerjareninvesteringsplan 2001, 2012 van de NMBS. Artikel 16 van dit samenwerkingsakkoord luidt: « De partijen verbinden ertoe het samenwerkingsakkoord betreffende het

« Dans le cadre de ses missions, chaque société de transport en commun exploite et assume les charges relatives à l'offre, qui ressort de sa compétence.

Les parties traduisent le contenu de la présente convention dans le contrat de gestion conclu avec leur société de transport en commun respective. »

M. Jean-Pierre Cornelissen souligne qu'il est du devoir des parlementaires bruxellois de poser les questions pertinentes au sujet du RER par respect pour leurs successeurs dans les années à venir.

M. Denis Grimberghs comprend la volonté des parlementaires de la majorité, du ministre et du secrétaire d'Etat de présenter ce projet d'ordonnance portant assentiment à la convention RER comme la dernière merveille, comme quelque chose de neuf. Il s'agit plutôt d'un produit périmé! M. Denis Grimberghs rappelle que cette convention date d'il y a plus d'un an; elle n'était cependant pas ratifiée. Au Conseil des ministres spécial de Raversijde, on a simplement décidé le minimum minimorum en demandant aux assemblees parlementaires du pays de ratifier cette convention signée le 4 avril 2003.

En analysant point par point cette convention, qui existe depuis un an, on pourra se rendre compte qu'elle n'est pas mise en œuvre (ce qui n'était nullement impossible, même dans l'attente d'une ratification).

A quelques semaines des élections, on décide de présenter cette ancienne convention comme un produit neuf. A juste titre, le ministre Chabert a relevé que l'important, était les décisions prises au Conseil des ministres spécial d'Ostende.

La première question de fond que pose M. Denis Grimberghs est celle également posée par le Conseil d'Etat dans son avis: pourquoi cette convention n'est-elle pas un accord de coopération? Il ne s'agit point d'une discussion juridique mais d'un problème politique étant donné que d'aucuns n'ont pas voulu d'un accord de coopération et ont voulu se borner à une convention. Et de rappeler que les brouillons du document qui a été signé le 4 avril 2003 portaient bien l'intitulé non pas de convention mais d'accord de coopération. Première pierre d'achoppement entre Parties qui a fait que toutes n'ont pu s'accorder sur l'option d'un accord de coopération.

M. Denis Grimberghs relève également le problème posé par rapport à l'Accord de coopération entre l'Etat, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB. L'article 16 de cet accord de coopération prévoit que: « Les parties s'engagent à finaliser et à conclure le plus rapidement possible l'accord de

GEN zo snel mogelijk af te handelen en af te sluiten. De partijen komen overeen dat de samenwerkingsorganen van het GEN, zowel op strategisch niveau als op operationeel niveau zullen georganiseerd worden ». Dit moet zo snel mogelijk gebeuren omdat het GEN niet kon worden opgenomen in de onderhandelingen in globo over het investeringsplan van de NMBS.

De heer Denis Grimberghs vermoedt reeds wat het antwoord zal zijn van de ministers, die zullen beweren dat de Raad van State eraan herinnert dat het hoe dan ook om een samenwerkingsakkoord gaat aangezien de tekst moet worden bekrachtigd door de deelgebieden en door de federale Staat, dat de echte juridische aard wel degelijk een samenwerkingsakkoord is, overeenkomstig artikel 92*bis*, § 1, 2de lid van de bijzonder wet van 8 augustus 1980, tot hervorming der instellingen.

Het gekke van de situatie is dat alleen de Brusselaars een samenwerkingsakkoord gedurende deze zittingsperiode zullen goedkeuren. De zaken zouden er helemaal anders uitgezien hebben mochten de andere parlementen, het federaal parlement en de parlementen van de twee andere Gewesten eveneens de overeenkomst hebben bekrachtigd.

Het gebeurt zo zeldzaam dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als eerste een samenwerkingsakkoord bekrachtigt dat het voor het eerst is dat men over een lijvig Advies van de Raad van State beschikt, terwijl het gewoonlijk erg dunnetjes is en verwijst naar het Advies van de Raad van State vervat in het ontwerp van de federale wet. Aangezien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de eerste is, heeft de Raad van State een advies uitgebracht over een tekst die de parlementen niet mogen wijzigen.

De spreker vraagt nogmaals waarom de Brusselse ministers niet gevraagd hebben om de titel te wijzigen, gelet op de voortgang van het dossier ?

Daarop volgt een nutteloze discussie waarin tijdens welke de staatssecretaris het parlementslid eraan herinnert dat elke goede jurist maar al te goed weet wat van belang is in een wettekst : niet het opschrift, maar de tekst en de memorie van toelichting, mocht men er nog aan twijfelen.

De heer Denis Grimberghs betwist dit en herinnert eraan dat de memorie van toelichting van het ontwerp van ordonnantie alleen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verbindt. Zijn collega, de heer Michel Van Roye, is het daarmee eens. De memorie van toelichting heeft hetzelfde gewicht als de parlementaire werkzaamheden in verband met dit ontwerp van ordonnantie.

De heer Michel Van Roye benadrukt dat de bevoegde Vlaamse en Waalse ministers het zeker niet eens zullen zijn met de memorie van toelichting van de Brusselse ministers.

coopération relatif au RER. Les parties conviennent que les organes de coopération nécessaires à l'organisation du RER seront organisés tant au niveau stratégique qu'au niveau opérationnel ». Et ce, dans les meilleurs délais, faute d'avoir pu intégrer le RER dans la négociation in globo relatif au plan d'investissement SNCB.

M. Denis Grimberghs présume déjà la réponse des ministres qui affirmeront que le Conseil d'Etat rappelle qu'il s'agit de toute façon d'un accord de coopération étant donné que le texte doit être ratifié par les entités fédérées et l'Etat fédéral, c'est-à-dire que sa nature juridique réelle est donc bien celle d'un accord de coopération conformément à l'article 92*bis*, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 des réformes institutionnelles.

Et de relever l'ubuesque de la situation : les Bruxellois vont approuver tous seuls un accord de coopération durant cette législature ! Cela aurait déjà une toute autre allure si les autres parlements, le Fédéral et les deux autres Régions, procédaient également à cette ratification.

Il est tellement rare que la Région de Bruxelles-Capitale soit la première à ratifier un accord de coopération que c'est la première fois qu'on bénéficie d'un avis du Conseil d'Etat subséquent alors que d'habitude il est extrêmement léger et renvoie à l'avis du Conseil d'Etat repris dans le projet de loi fédérale. Comme la Région de Bruxelles-Capitale est la première, le Conseil d'Etat a remis un avis sur un texte que les parlements ne peuvent modifier.

Et d'insister : pourquoi les ministres bruxellois n'ont-ils pas demandé de procéder au changement d'intitulé étant donné l'état du dossier rappelé auparavant ?

S'en suit une discussion oiseuse où le secrétaire d'Etat rappelle au parlementaire que tout bon juriste sait pertinemment bien que ce qui compte dans un texte législatif, ce n'est pas l'intitulé mais le texte et l'exposé des motifs en cas de doute.

M. Denis Grimberghs conteste cette affirmation en rappelant que l'exposé des motifs du projet d'ordonnance n'engage que la Région de Bruxelles-Capitale. Il est en cela conforté par son collègue, M. Michel Van Roye. L'exposé des motifs a le même poids que les travaux du parlement relatifs à ce projet d'ordonnance.

M. Michel Van Roye souligne que l'exposé des motifs des ministres bruxellois ne va certainement pas être assumé par les ministres compétents flamand et wallon.

De heer Jean-Pierre Cornelissen herinnert er bovendien aan dat het gebruikelijk is om het opschrift te wijzigen wanneer men vaststelt dat het onderwerp in de wettekst niet overeenkomt met het oorspronkelijke opschrift van het ontwerp of van het voorstel. Dat zou niet de eerste keer geweest zijn.

Als er enige betwisting is, verwijzen de rechtbanken, volgens de heer Pascal Smet, naar de tekst zelf, en naar de memorie van toelichting.

Hij is ervan overtuigd dat de Waalse en de Vlaamse Regering de memorie van toelichting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wellicht zullen overnemen. Het ontwerp van ordonnantie is hen op hun verzoek bezorgd.

De heer Denis Grimberghs merkt op dat men nog nooit de verplichting heeft opgelegd om een samenwerkingsakkoord te bekrachtigen, zelfs samenwerkingsakkoorden die worden bekrachtigd op basis van de bijzonder wet die in dat opzicht is aangenomen. Als de teksten definitief zijn, is het politiek niet evident om de inhoud van een samenwerkingsakkoord door de verschillende partijen te laten aanvaarden. Hij geeft als voorbeeld het samenwerkingsakkoord betreffende het tienjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS, dat door de drie deelgebieden en de federale Staat is bekrachtigd. In Raversijde is beslist om een aantal bepalingen van dit samenwerkingsakkoord niet meer in acht te nemen. Is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in verband met deze wijzigingen die tijdens de Ministerraad van Raversijde zijn goedgekeurd om advies gevraagd? Heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gevraagd dat dit samenwerkingsakkoord, dat reeds door alle parlementen is bekrachtigd, in de juiste bewoordingen wordt nageleefd?

Een ander voorbeeld is dat van een bepaling die niet meer zal worden nageleefd. De heer Denis Grimberghs verwijst naar de overeenkomst waarvan sprake in het kader van dit ontwerp van ordonnantie: het tijdschema voor de aankoop voor het rollend materieel is niet meer up-to-date en zal dus niet meer worden nageleefd na de bekrachtiging. Het is reeds achterhaald.

Wat de kern van de zaak betreft, betreurt de volksvertegenwoordiger dat de flankerende maatregelen, die nochtans van essentieel belang zijn voor het slagen van het GEN, zo zwak zijn in de tekst van de overeenkomst. Ze zijn veel minder streng dan de aanbevelingen in verband met de mobiliteit in en rond Brussel die het Brussels Parlement in juni 2001 heeft gedaan, terwijl het parlement voorzichtig is geweest. De heer Denis Grimberghs heeft vernomen dat het Vlaamse Gewest niet verder wou gaan inzake begeleidende maatregelen omdat het om eigen bevoegdheden van de Gewesten gaat. Indien de federale Staat de treinen wil laten rijden, moet men voor reizigers zorgen door ze van vervoermodus te laten veranderen door middel van specifieke flankerende maatregelen. Dit gebrek valt te betreuren.

M. Jean-Pierre Cornelissen rappelle en outre qu'il est de coutume de modifier l'intitulé lorsqu'on constate que l'objet visé dans le texte législatif ne correspond pas à l'intitulé initial du projet ou de la proposition. Ce n'eût pas été une première.

M. Pascal Smet persiste et signe: s'il y a contestation, les tribunaux se réfèrent au texte lui-même, ainsi qu'à l'exposé des motifs.

Il a l'intime conviction que le gouvernement wallon et le gouvernement flamand reprendront probablement tel quel l'exposé des motifs de la Région bruxelloise: le projet d'ordonnance leur a été transmis à leur demande.

M. Denis Grimberghs note qu'on n'a encore jamais obligé à ratifier un accord de coopération. Et même de vrais accords de coopération ratifiés sur base de la loi spéciale, adoptée à ce sujet. Déjà lorsque les textes sont bétonnés, il n'est pas politiquement évident de faire assumer par les différentes parties le contenu d'un accord de coopération. Et de citer un exemple: l'accord de coopération relatif au plan d'investissement décennal 2001-2012 de la SNCB, qui a été ratifié par les trois entités fédérées et l'Etat fédéral. A Raversijde, il a été décidé de ne pas respecter un certain nombre de dispositions de cet accord de coopération. Est-ce que la Région de Bruxelles-Capitale a été consultée au sujet de ces modifications apportées lors du Conseil des ministres de Raversijde? Est-ce que la Région de Bruxelles-Capitale a demandé que cet accord de coopération, déjà ratifié par tous les parlements, soit respecté dans ses termes exacts?

Un autre exemple d'une disposition qui ne sera pas respectée: M. Denis Grimberghs en revient à la convention en discussion dans le cadre de ce projet d'ordonnance: le calendrier relatif à l'achat de matériel roulant est dépassé et ne sera dès lors pas respecté suite à la ratification, car déjà obsolète.

Sur le fond, le député regrette que les mesures d'accompagnement, pourtant essentielles pour la réussite du RER, soient d'une telle faiblesse dans le texte de la convention. Elles se situent bien en-deça des recommandations relatives à la mobilité dans et autour de Bruxelles faites par le Parlement bruxellois en juin 2001 alors que le Parlement avait été prudent. M. Denis Grimberghs a entendu que c'est la Région flamande qui n'a pas voulu aller plus loin en matière de mesures d'accompagnement parce qu'il s'agissait de compétences propres aux Régions. Si l'Etat fédéral s'intéresse à faire rouler des trains, autant les remplir grâce au transfert modal assuré par les mesures d'accompagnement ad hoc. Cette carence est tout à fait regrettable.

De Gewesten moeten ook onderling een bepaald aantal gemeenschappelijke regels voor de werking van het GEN vaststellen.

Om nog meer delocalisaties van bedrijven buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te vermijden, hebben de Brusselaars er belang bij om de flankerende maatregelen inzake parkeren uit te diepen, in akkoord met voornamelijk het Vlaamse Gewest omdat dit buurgewest er het meest mee te maken heeft.

Tijdens de pre-electorale vergadering die Inter-Environnement heeft georganiseerd over het mobiliteitsvraagstuk (op 27 april 2004), waarop kandidaten-volksvertegenwoordigers van de Franstalige democratische partijen uitgenodigd waren, heeft iemand die de NMBS- en GEN-dossiers op de voet gevolgd heeft tijdens de vorige federale zittingsperiode, benadrukt dat, als de begeleidende maatregelen in het initiële ontwerp van samenwerkingsovereenkomst zo onsamenhangend waren, dat voornamelijk te wijten was aan de inertie van de Brusselse regering. De heer Denis Grimberghs wilde dit meedelen aan zijn collega's, omdat er tijdens de lopende discussie al op gewezen werd dat dit feit toe te schrijven is aan het Vlaams Gewest. Men kan begrijpen dat het moeilijk is om de gepaste parkeermaatregelen te nemen, aangezien de negentien gemeenten daarvoor bevoegd zijn. Men zal dat echter ooit moeten doen als men de wagons van het GEN wil vullen en de reizigers op het openbaar vervoer wil doen overstappen. Vervolgens zal het aantal parkeerplaatsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verminderd moeten worden.

De volksvertegenwoordiger vraagt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de noodzakelijke concrete maatregelen inzake parkeren te nemen, die al geruime tijd opgenomen zijn in het GeWOP, het Iris-Vervoersplan en die alleen nog maar uitgevoerd moeten worden.

Aangezien de verschillende partijen beslist hebben de begeleidende maatregelen verder te analyseren, vraagt de volksvertegenwoordiger om een extra belangstelling van de Brusselse regering.

Een tweede fundamenteel probleem is dat van de trein-aanbod en de frequenties. Hij stelt vast dat het referentie-aanbod onbetwistbaar grosso modo het aanbod is dat men al tien jaar kent. Ook dat is geen nieuw element. Het wekt echter verbazing dat dit referentieaanbod niet nauwkeuriger omschreven is en dat er in het aanbod van de Brusselse stations weinig andere stations dan de grote stations zijn opgenomen. Ook al is de heer Denis Grimberghs er volkomen van op de hoogte dat er onderhandelingen worden voortgezet om het aanbod van GEN-haltes te verfijnen, met name het aanbod van GEN-haltes in het Brussels Gewest, toch is hij ontgoocheld. Hij vreest immers dat de Brusselaars om meer haltes vragen, terwijl het om het welslagen van het project gaat. Hij benadrukt dat een aanvullend aanbod van de NMBS via het GEN op het spoorwegnet in

Les Régions ont aussi à fixer entre elles un certain nombre de règles communes pour le bon fonctionnement du RER.

Pour éviter encore plus de délocalisations d'entreprises hors de la Région de Bruxelles-Capitale, les Bruxellois ont intérêt à approfondir les mesures d'accompagnement en matière de stationnement en accord avec essentiellement la Région flamande puisque cette Région limitrophe est la plus concernée.

Lors de la réunion pré-électorale organisée par Inter-Environnement relative à la problématique de la mobilité (le 27 avril 2004), à laquelle étaient invités des candidats-députés des partis démocratiques francophones, une personne, qui a suivi les dossiers SNCB et RER de près lors de la législature fédérale précédente, a souligné que si les mesures d'accompagnement étaient tellement inconsistantes dans le projet initial d'accord de coopération, c'était principalement dû au peu d'entrain du gouvernement bruxellois. M. Denis Grimberghs tenait à en informer ses collègues parce qu'il a été évoqué précédemment lors de la discussion en cours que ce fait était attribuable à la Région flamande. On peut comprendre qu'il soit difficile de prendre les mesures adéquates en matière de stationnement étant donné les compétences des dix-neuf entités communales en la matière; il faudra néanmoins s'y résoudre un jour s'il y a une préoccupation réelle de remplir les voitures du RER en assurant un transfert modal. Il faudra subseqüemment diminuer le nombre de places de stationnement dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Le député demande à la Région de Bruxelles-Capitale de prendre concrètement les mesures nécessaires en matière de stationnement, déjà reprises depuis belle lurette au PRD, au Plan Iris des déplacements et qui n'attendent plus que l'engagement de l'application.

Etant donné que les différentes parties ont décidé de poursuivre l'analyse des mesures d'accompagnement, le député demande un sursaut d'intérêt de la part du gouvernement bruxellois.

Un deuxième problème de fond est celui de l'offre de trains et des fréquences. Et de constater que l'offre de référence est incontestablement grosso modo l'offre qu'on connaît depuis dix ans; là non plus il ne s'agit pas d'un élément neuf. Il est néanmoins étonnant que cette offre de référence ne soit pas plus précise et qu'au niveau de l'offre des gares bruxelloises, très peu d'autres gares que les grandes gares soient reprises. Même si M. Denis Grimberghs est parfaitement au courant des négociations qui se poursuivent pour affiner l'offre d'arrêts RER, notamment l'offre d'arrêts RER en Région bruxelloise, le député n'en demeure pas moins sur sa faim. Il craint en effet que les Bruxellois ne se placent en demandeurs alors qu'il en va de la réussite du projet. Et de souligner qu'en effet une offre complémentaire SNCB via le RER sur le réseau maillé du chemin

het Brussels Gewest inderdaad een welgekomen aanvulling van het MIVB-net zou zijn. Een groter aantal vertrek- en stopplaatsen van het GEN is niet alleen van belang voor de pendelaars die sneller ter bestemming geraken, maar ook voor de Brusselaars. Als men de Vlaamse en Waalse pendelaars met het GEN rechtstreeks op hun bestemming brengt, zullen de Brusselaars immers het openbaar vervoeraanbod van de MIVB niet hoeven uit te breiden om dit extra aantal pendelaars te vervoeren. De MIVB zou een des te grotere rol moeten spelen als er minder vertrekplaatsen op het Brussels spoorwegnet zullen zijn.

De heer Denis Grimberghs wijst erop dat de tussenfase van het GEN in 2005, krachtens artikel 17 van het samenwerkingsakkoord betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS, al achterhaald is. Dit in bijlage IV vastgestelde operationele aanbod zal niet van kracht worden op 31 december 2005.

In Raversijde hebben de ministers beslist om GEN-stellen aan te kopen. Dat is een goede zaak. Het staat echter niet vast dat er voldoende GEN-stellen aangekocht worden. De heer Denis Grimberghs benadrukt dat de deadlines in ieder geval niet gehaald zullen worden en wenst meer toelichtingen over het deel van het rollend materieel dat door de federale overheid zal worden gefinancierd, zoals beslist is tijdens de Ministerraad van 20 maart 2004 te Raversijde.

In Raversijde is er beslist dat het bestaande materieel zou worden gebruikt voor de eerste fase die betrekking heeft op de spoorverbinding R4b Geraardsbergen-Edingen-Halle-Schaerbeek – Josaphat-Vilvoorde-Weerde-Mechelen via de stations Merode en Delta van lijn 26 in afwachting van de tunnel, en op R6-Eigenbrakel-Halle-Brussel Zuid-Brussel Noord-Dendermonde. De heer Denis Grimberghs wijst erop dat het daar ook gaat om een afwijking van het oude samenwerkingsakkoord, dat een overeenkomst is geworden op 4 april 2003, en van het samenwerkingsakkoord betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS dat in materieel van het GEN-type voorziet.

Volgens het samenwerkingsakkoord betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS, zou een derde van de kostprijs van de treinstellen gedekt worden. Is deze beslissing bevestigd in Raversijde ?

De heer Pascal Smet deelt mee dat de bijzondere Ministerraad van 20 maart 2004 beslist heeft dat deze tussenfase zou worden uitgevoerd met de gemoderniseerde stellen AM66/70 die voldoende zouden beantwoorden aan de GEN-vereisten (gemakkelijk remmen, vlotte toegang, ...). Pas vanaf december 2008 zou het nieuwe specifieke GEN-materieel geleidelijk ingezet en verdeeld worden over alle geëxploiteerde lijnen.

Volgens de heer Denis Grimberghs, heeft dit gemoderniseerd rollend materieel niet de vereiste remmen en toegangsvoorzieningen die nodig zijn voor het GEN.

de fer dans la Région bruxelloise serait un complément opportun au maillage de la STIB. La multiplication des points d'arrivée et d'arrêt RER n'intéresse pas seulement les navetteurs qui arrivent plus rapidement à destination mais également les Bruxellois. Si on amène les navetteurs flamands et wallons directement à leur lieu de destination par le RER, cela dispensera les Bruxellois de devoir augmenter l'offre de transports en commun de la STIB pour absorber ce surplus de navetteurs. Le rôle-relais de la STIB sera d'autant plus important à assumer qu'il y aura moins de points d'arrivée sur le maillage SNCB bruxellois.

M. Denis Grimberghs signale que la phase intermédiaire du RER prévue à l'horizon 2005 en vertu de l'article 17 de l'accord de coopération relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB est déjà dépassée. Cette offre opérationnelle prévue à l'annexe IV n'entrera pas en vigueur le 31 décembre 2005.

A Raversijde, les ministres ont décidé de se lancer définitivement dans l'acquisition de rames RER. C'est une bonne chose; cependant, il n'est pas sûr que l'acquisition prévue soit suffisante. Tout en soulignant que de toute manière on sera hors délais, M. Denis Grimberghs souhaiterait plus de précisions quant à la proportion de matériel roulant financé par le Fédéral, tel que décidé au Conseil des ministres du 20 mars 2004 à Raversijde.

Il a été décidé à Raversijde que pour la première phase concernant la relation ferroviaire R4b Grammont-Enghien-Hal-Schaerbeek – Josaphat-Vilvoorde-Weerde-Malines via les gares de Mérode et de Delta de la ligne 26 en attendant le tunnel, et la R6 Braine-le-Comte-Hal-Bruxelles-Midi-Bruxelles-Nord-Dendermonde – on aurait recours à du matériel existant. M. Denis Grimberghs relève qu'il s'agit là aussi d'une dérogation à l'ancien accord de coopération, devenu une convention le 4 avril 2003, ainsi qu'à l'accord de coopération relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB qui prévoit du matériel type RER.

Selon l'accord de coopération relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB, un tiers du coût des rames devait être couvert. Cette décision a-t-elle été confirmée à Raversijde ?

M. Pascal Smet signale que le Conseil des ministres spécial du 20 mars 2004 a décidé que cette phase intermédiaire se ferait avec les rames AM66/70 modernisées qui se rapprocheraient des caractéristiques RER (facilité de freinage, facilité d'accès, ...). Ce n'est qu'à partir de décembre 2008 que le nouveau matériel spécifique au RER serait progressivement mis en service et réparti graduellement entre toutes les lignes exploitées.

M. Denis Grimberghs ne pense pas que ce matériel roulant modernisé ait les capacités d'accélération de freinage et les facilités d'accès nécessaires pour répondre aux caractéristiques du RER.

Minister Jos Chabert herinnert eraan dat het om voorstadstreinen gaat. Het systeem zal niet optimaal functioneren voordat men over het specifieke GEN-materieel beschikt. Het is van essentieel belang dat men begint met de geleidelijke totstandkoming van het GEN opdat het in 2012 volledig operationeel en geïntegreerd is in de verschillende openbare vervoersnetten. Hij wijst erop dat flexibiliteit tot de mogelijkheden behoort. De onderhandelingen zijn nog niet afgerond, maar worden voortgezet. Op een gegeven moment, had de minister de indruk dat men het GEN bewust wilde afremmen ...

Om de heer Denis Grimberghs gerust te stellen, verzoekt de minister de commissieleden om het advies van de Raad van State over de artikelen 5, 14, 27 en 28 met als titel « onderzoek van het samenwerkingsakkoord » te lezen. Er is op gewezen dat de Raad van State het heeft over de verpakking : een samenwerkingsakkoord, terwijl de staatssecretaris erop gewezen heeft dat de inhoud en niet de verpakking van belang is.

In zijn advies over artikel 5 stelt de Raad van State zeer duidelijk dat « de omschrijving van de GEN-zone in feite het territoriaal toepassingsgebied van het samenwerkingsakkoord bepaalt. Een zo fundamenteel element van het akkoord kan enkel door de partijen bij het voorliggende akkoord gewijzigd worden. Dit moet dan gebeuren bij een nieuwe samenwerkingsakkoord waarmee, zoals met het thans voorliggende akkoord, door elk van de betrokken wetgevende vergaderingen moet worden ingestemd ». De minister hoopt dat dit de volksvertegenwoordiger geruststelt.

De heer Denis Grimberghs verzoekt de minister eveneens de laatste zin van dit advies te lezen, luidend als volgt « de delegatie van bevoegdheid aan het ECMM, in artikel 5, 3de lid, dient derhalve uit het akkoord weggelaten te worden ».

De heer Denis Grimberghs wijst erop dat deze delegatie van bevoegdheid aan het ECMM, het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit, opgericht bij artikel 3 van het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 met betrekking tot het meerjarig investeringsplan voor 2001-2012 van de NMBS niet weggelaten is, zoals de Raad van State aanbeval.

De minister verduidelijkt dat deze delegatie aan het ECMM om de volgende redenen behouden werd omdat het ECMM bevoegd is voor de begrenzing van het GEN-gebied. Als de aanpassingen de bepalingen van het akkoord wijzigen, moeten zij dit ter kennis brengen van hun regeringen, die de wijzigingen ter goedkeuring aan hun assemblees moeten voorleggen.

Volgens de minister voert men in feite exact uit wat de Raad van State aanbeveelt.

Le ministre Jos Chabert rappelle qu'il s'agira de trains de banlieue; tout ne sera pas réglé avant d'avoir le matériel spécifique RER. L'essentiel est de débiter la mise en place progressive du RER pour, qu'en 2012, le RER soit totalement entré en fonction et intégré dans les différents maillages des transports en commun. Et de rappeler qu'il y aura toujours une flexibilité possible; les négociations ne sont pas terminées, elles se poursuivent. A un moment donné, le ministre avait l'impression qu'on freinait des quatre fers le RER ...

Pour rassurer M. Denis Grimberghs, le ministre invite les commissaires à lire l'avis du Conseil d'Etat relatif aux articles 5, 14, 27 et 28 intitulé « Examen de l'accord de coopération ». Il est à noter que le Conseil d'Etat évoque bien pour le contenant : un accord de coopération, alors que le secrétaire d'Etat a rappelé que ce qui importait était le contenu et non pas le contenant.

Dans son avis relatif à l'article 5, le Conseil d'Etat stipule très clairement que « La définition de la zone RER délimite en fait le champ d'application territorial de l'accord de coopération. Un élément aussi fondamental de l'accord ne peut être modifié que par les parties au présent accord. Cette modification doit alors intervenir dans le cadre d'un nouvel accord de coopération auquel chacune des assemblées législatives concernées doit, comme pour le présent accord, donner son assentiment. ». Le ministre ose espérer que cela rassura le député.

M. Denis Grimberghs invite le ministre à citer également la dernière phrase de cet avis qui dit que « La délégation de compétences au CEMM, prévue à l'article 5, alinéa 3, doit dès lors être supprimée de l'accord ».

M. Denis Grimberghs signale que cette délégation de compétences au CEMM, Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité, créé à l'article 3 de l'accord de coopération du 11 octobre 2001 relatif au plan d'investissements pluriannuel 2001-2012 de la SNCB, n'a pas été retirée comme le conseillait le Conseil d'Etat.

Le ministre précise que cette délégation au CEMM a été maintenue parce que le CEMM est compétent pour traiter des limites de la zone RER. Si les adaptations, sont de nature à modifier les termes de l'accord, il est de leur responsabilité d'en saisir leurs gouvernements qui soumettent à l'assentiment de leurs assemblees les modifications.

En réalité, estime le ministre, on exécute exactement ce que le Conseil d'Etat recommande de faire.

De heer Denis Grimberghs had het veel beter gevonden dat de Brusselse ministers het ontwerp van akkoord indienen bij de parlementaire assemblee en de instemming van de Brusselse assemblee krijgen om de eisen te verscherpen in plaats van een afgewerkt en in grote mate achterhaald dossier voor te leggen, dat zelfs niet het minimum minimum heeft gekregen : de instemming van de Kamer van Volksvertegenwoordigers in eerste instantie.

De Brusselse regering is er zelfs niet zeker van dat ze deze instemming zal krijgen vóór het einde van de gewestelijke zittingsperiode.

De heer Denis Grimberghs heeft het over hoofdstuk VI van de overeenkomst, dat de financiële bepalingen bevat. Artikel 25 behandelt de financiële infrastructuur, artikel 26 de financiering van het rollend materieel, artikel 27 de financiering van de infrastructuur voor het onthaal van de gebruikers en artikel 28 de financiering van de studies maar van het exploitatietekort wordt geen enkele melding gemaakt in het hoofdstuk met de financiële bepalingen.

De volksvertegenwoordiger heeft de overeenkomst uitgeplozen en heeft gevonden dat dit punt in bedekte termen behandeld wordt in afdeling 3 van hoofdstuk III met de regels met betrekking tot de toewijzing van de exploitatie.

Elke maatschappij voor openbaar vervoer exploiteert en draagt de lasten van het GEN-aanbod dat onder haar bevoegdheid valt en zet deze maatregelen om in het beheerscontract met de ad-hoc maatschappij voor openbaar vervoer.

De volksvertegenwoordiger wacht op het aanhangsel van het beheerscontract tussen de federale Staat en de NMBS dat de totstandkoming van het GEN als een openbare dienst opdraagt opneemt. Dat is van kapitaal belang.

Ten slotte wijst de volksvertegenwoordiger erop dat de cdH-fractie helemaal geen zin heeft om een negatief signaal de wereld in te sturen terwijl ze volledig gewonnen is voor het GEN. Hij wenst de verschillende partijen echter te vragen om het onder elkaar eens te geraken opdat het GEN zo snel mogelijk operationeel wordt volgens de reeds bepaalde regels. Daarom zal de cdH-fractie zich onthouden bij de stemming over dit ontwerp van ordonnantie.

De minister bevestigt dat het exploitatietekort wel dege-lijkt in artikel 21 behandeld wordt.

De heer Denis Grimberghs wijst erop dat dit artikel niet opgenomen is in hoofdstuk IV over de financiering.

Was er een aanhangsel bij het beheerscontract met de NMBS om het GEN als openbare dienst op te nemen in het beheerscontract ?

Minister Chabert deelt mee dat de ministerraad op 20 maart 2004 ook beslist heeft dat die opgenomen zullen

M. Denis Grimberghs aurait préféré que les ministres bruxellois présentent à l'assemblée parlementaire le brouillon de l'accord et qu'ils recueillent l'assentiment de l'assemblée bruxelloise pour porter plus haut les exigences plutôt que de venir avec un dossier ficelé et largement obsolète, qui n'a même pas recueilli le minimum minimum : la ratification en premier lieu par la Chambre des Représentants.

Le gouvernement bruxellois n'a même pas la certitude d'obtenir cette ratification par la Chambre des Représentants avant la fin de la législature régionale ...

M. Denis Grimberghs en vient au chapitre VI de la convention qui traite des dispositions financières. Si l'article 25 traite du financement des infrastructures, l'article 26 du financement du matériel roulant, l'article 27 du financement des infrastructures d'accueil des utilisateurs et l'article 28 du financement des études, aucune mention n'est faite dans le chapitre relatif aux dispositions financières, du déficit d'exploitation.

Après avoir décortiqué la convention, le député retrouve ce point traité de manière camouflée à la section 3 du chapitre III traitant des règles relatives à l'attribution de l'exploitant.

Chacune des sociétés de transport en commun exploite et assume les charges relatives à l'offre qui ressort de sa compétence et traduit ces mesures dans le contrat de gestion conclu avec la société de transports en commun ad hoc.

Le député attend de voir l'avenant au contrat de gestion entre l'Etat fédéral et la SNCB qui incorpore la réalisation du RER comme une mission de service public. Il s'agit là d'un point d'une importance capitale.

Enfin, le député signale que le groupe cdH n'a nullement envie de donner un signal négatif vers l'extérieur alors qu'il est entièrement en faveur du RER. Il souhaite néanmoins demander aux différentes parties de s'accorder entre elles pour que le RER fonctionne le plus rapidement possible selon les modalités prévues antérieurement. C'est la raison pour laquelle, le cdH s'abstiendra lors du vote de ce projet d'ordonnance.

Le ministre confirme que c'est bien l'article 21 qui traite du déficit d'exploitation.

Et M. Denis Grimberghs de noter que cet article n'a pas été inclus dans le chapitre IV relatif au financement.

Y a-t-il eu un avenant au contrat de gestion de la SNCB pour inclure la mission publique RER dans ce contrat de gestion ?

Le ministre Chabert informe que la décision du Conseil des ministres du 20 mars 2004 prévoit également que ces

worden in het beheerscontract tussen het federale Staat en de NMBS.

De minister herinnert eraan dat het Gewest bovendien zijn bevoegdheden inzake ruimtelijke ordening zal gebruiken om voor de extra stations te zorgen. Hij wijst erop dat er op lijn 161 al extra aldus gepland zijn.

Minister Chabert kan alleen maar bevestigen dat de overige Parlementen zullen instemmen met dit akkoord over de GEN-overeenkomst. Als bewijs voert hij aan dat de verschillende regeringen tevoren ontwerpen van wet of van decreet over deze overeenkomst al in eerste lezing hebben aangenomen.

In verband met het feit dat de uitvoering van de begeleidende maatregelen niet opgenomen zijn in de overeenkomst, is overeengekomen dat zulk niet noodzakelijk is, gelet op de gewestelijke bevoegdheden in dat verband.

In verband met de garantie dat het GEN-exploitatietekort opgenomen wordt in het beheerscontract met de NMBS, leest de minister de nota voor die federale minister van begroting, Johan Vande Lanotte, opgesteld heeft voor de ministerraad :

« De financieringswijze voor het GEN-exploitatietekort zal opgenomen worden in het beheerscontract met de vervoersmaatschappij NMBS. De voornoemde bedragen worden als vaste bedragen beschouwd. De tegemoetkoming vanuit federale begroting zal tot die bedragen beperkt worden.

De begrotingsallocatie 41.50.12.22 « overheidsbedrijven : mobiliteit – nieuwe opdrachten van algemeen belang » voorziet in een begroting van 79 miljoen euro in 2006 en van 104 miljoen euro in 2007. Rekening gehouden met de bedragen die toegewezen zijn voor het gecombineerde vervoer van goederen en van reizigers voor het woon-werk verkeer, maakt deze begrotingsallocatie het mogelijk om het aan deze eerste fase van het GEN-aanbod verbonden exploitatietekorten te dekken ».

Als er ten slotte zoveel water is gevloeid voordat er ingestemd werd met deze overeenkomst, is dit omdat men in het Vlaamse Gewest van oordeel was dat deze instemming niet noodzakelijk was, aangezien deze overeenkomst in april 2003 was ondertekend.

De heer Michel Van Roye is het eens met de grondige opmerkingen van zijn collega over deze overeenkomst. Ecolo zal desalniettemin dit ontwerp van ordonnantie goedkeuren, ook al is de volksvertegenwoordiger niet overtuigd door de antwoorden van de minister, omdat het GEN zo belangrijk is voor het Brussels Gewest en omdat zijn fractie zich zolang heeft ingezet voor dit dossier. Zijn fractie zal het ontwerp van ordonnantie zeker aannemen, aangezien het gaat om een belangrijke fase van het GEN-project dat de voormalig Ecolo-minister Isabelle Durant op touw heeft gezet.

engagements seront repris dans le contrat de gestion entre l'Etat fédéral et la SNCB.

En outre, rappelle le ministre, la Région utilisera ses compétences en matière d'aménagement du territoire pour obtenir les gares supplémentaires. Et de rappeler que sur la ligne 161 des arrêts supplémentaires ont déjà été prévus.

Le ministre Chabert ne peut que confirmer que cet accord relatif à la convention RER sera ratifié par les autres Parlements. Il en veut pour preuve que les différents gouvernements ont déjà adopté, en première lecture, les avant-projets de loi ou de décrets relatifs à cette convention.

En ce qui concerne la non-incorporation du développement des mesures d'accompagnement dans la convention, il a été accordé que cela n'était pas nécessaire, étant donné les compétences régionales sur ce point.

Quant à l'assurance que le déficit d'exploitation RER soit inclus dans le contrat de gestion de la SNCB, le ministre lit la note au Conseil des ministres élaborée par le ministre fédéral du budget Johan Vande Lanotte :

« La modalité de financement du déficit d'exploitation RER sera inclus dans le contrat de gestion avec la société de transport SNCB. Les montants cités ci-dessus seront considérés être fixes. L'intervention du budget fédéral sera limitée à ces montants.

L'allocation budgétaire 41.50.12.22. « Entreprises publiques : mobilité – nouvelles missions d'intérêt général » prévoit un budget de 79 millions d'euros en 2006 et de 104 millions d'euros en 2007. Compte tenu des montants attribués au transport combiné de marchandises et au déplacement domicile-lieu de travail, cette allocation permet de couvrir les déficits d'exploitation liés à cette première phase de l'offre RER. ».

Enfin, si tellement d'eau a coulé sous les ponts avant la ratification de cette convention, c'est parce que du côté de la Région flamande on estimait que cette ratification n'était pas nécessaire, étant donné la signature de la convention en avril 2003.

M. Michel Van Roye suit son collègue dans les remarques approfondies qu'il fait au sujet de cette convention. Néanmoins, Ecolo approuvera ce projet d'ordonnance, même si le député n'a pas été convaincu par les réponses du ministre, vu l'importance du RER pour la Région bruxelloise et vu l'investissement de longue haleine de son groupe dans ce dossier. Son groupe approuvera d'autant plus le projet d'ordonnance qu'il s'agit d'une étape importante du chantier RER entamé par l'ex-ministre Ecolo Isabelle Durant.

Deze overeenkomst, die meer dan een jaar geleden ondertekend werd, had na de ondertekening aan de verschillende Parlementen voorgelegd kunnen worden. Het is niet door het ontwerp van ordonnantie betreffende deze ordonnantie aan te nemen tijdens de laatste plenaire vergadering van de zittingsperiode dat het Brussels Parlement de overige assemblees ertoe zal aanzetten om hetzelfde te doen. Het zou de volksvertegenwoordiger ten zeerste verbazen dat dit punt binnen veertien dagen op de agenda van de verschillende assemblees zou staan.

In het algemeen is het samenwerkingsakkoord, waarvan de vlag de lading niet dekt, niet erg duidelijk over de timing en de verplichtingen van de verschillende partijen bij het akkoord. Zullen de verschillende partijen zich daadwerkelijk verbonden gevoelen door zo een onnauwkeurig akkoord ?

Wat betreft het advies van de Raad van State over het voorontwerp van ordonnantie, heeft de regering alleen rekening gehouden met de opmerking dat de namen van de drie Gewesten vermeld moeten worden, alsof er plotseling een vierde Gewest zou kunnen opduiken. De term overeenkomst is niet veranderd door het opschrift « samenwerkingsakkoord ». De volksvertegenwoordiger ziet niet in waarom de regering rekening houdt met de eerste aanbeveling van de Raad van State, maar niet met de tweede. De heer Michel Van Roye vraagt zich af of de twee overige Gewesten ook een advies van de Raad van State over hun voorontwerp van decreet zullen krijgen. Zullen zij dan ook rekening houden met één opmerking op twee van de Raad van State ?

De staatssecretaris preciseert dat de partijen, naar aanleiding van het advies van de Raad van State, opnieuw bijeengekomen zijn om het eens te worden over de aan te brengen wijzigingen. Deze stap is al gezet.

De heer Michel Van Roye wenst dit debat niet voort te zetten. Het zal immers geen resultaat opleveren omdat Brussel, volgens minister Chabert, het GEN nog harder nodig heeft dan dagelijks brood.

Hij brengt bijlage V van het samenwerkingsakkoord ter sprake, waarvan de vlag de lading niet dekt. Deze bijlage gaat over de begeleidende maatregelen. De volksvertegenwoordiger merkt op dat er een belangrijke partner is om ervoor te zorgen dat het GEN geen aaneenschakeling van lege wagons wordt, namelijk de negentien gemeenten of een gewestelijk agentschap voor het parkeren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze actor(en) zal (zullen) de maatregelen voor het parkeren moeten verwezenlijken en aldus het aanbod voor langdurig parkeren op de openbare weg in de kantoorwijken die in de buurt van de stations liggen beperken en het parkeren buiten de openbare weg organiseren in gebouwen die niet bestemd zijn voor huisvesting, in functie van de kwaliteitsvolle bediening door het openbaar vervoer.

Cette convention signée, il y a plus d'un an, aurait pu être présentée aux différents Parlements dès sa signature. Ce n'est pas en adoptant le projet d'ordonnance relatif à cette convention lors de la dernière séance parlementaire de la législature, que le Parlement bruxellois va inciter les autres assemblées à en faire de même. Le député est assez sceptique de retrouver ce point à l'ordre du jour des différentes assemblées d'ici quinze jours.

D'une façon générale, l'accord de coopération, qui ne veut pas dire son nom, n'est pas très précis pour tout ce qui concerne le timing et les contraintes des différentes parties à l'accord. Les différentes parties se sentiront-elles réellement engagées par un accord aussi peu précis ?

En ce qui concerne l'avis du Conseil d'Etat relatif à l'avant-projet d'ordonnance, seule la précision des trois Régions – comme si une quatrième aurait pu apparaître subitement – a été apportée par le gouvernement. Le terme convention n'a pas été modifié par l'intitulé exact qu'il devrait recouvrir : accord de coopération. Le député ne voit pas pourquoi l'Exécutif s'est plié à la première recommandation du Conseil d'Etat mais pas à la seconde. M. Michel Van Roye se demande si les deux autres Régions recevront aussi un avis du Conseil d'Etat relatif à leur avant-projet de décret; vont-elles d'office également suivre un avis sur deux du Conseil d'Etat ?

Le secrétaire d'Etat précise que, suite à l'avis du Conseil d'Etat, les parties se sont revues pour s'accorder sur les modifications à apporter. Cette étape est déjà franchie.

M. Michel Van Roye ne souhaite pas poursuivre ce débat qui n'aboutira pas étant donné que « Bruxelles a besoin de RER plus que de pain », dit le ministre Chabert.

Il en vient à l'annexe V de l'accord de coopération, qui ne dit pas son nom. Cette annexe traite des mesures d'accompagnement. Le député observe qu'il y a un partenaire important pour faire en sorte que le RER ne soit pas un assemblage de wagons vides, c'est soit les dix-neuf communes, soit une agence régionale de stationnement en Région bruxelloise. Cet(s) acteur(s) devra(ont) accomplir les mesures en matière de stationnement réduisant l'offre de longue durée en voirie dans les quartiers administratifs aux abords des gares et faire en sorte que l'offre de stationnement hors voirie soit modulé dans les immeubles non réservés au logement en fonction de la qualité de desserte en transport public.

De heer Michel Van Roye merkt op dat de flankerende maatregelen al zoveel achterstand hebben opgelopen in het Brussels Gewest, dat hij zich afvraagt hoe die begeleidende maatregelen nog op tijd zullen worden genomen.

De Voorzitter wijst erop dat de commissie voor de infrastructuur, op initiatief van de volksvertegenwoordiger, enkele dagen geleden een voorstel van resolutie heeft aangenomen betreffende het parkeerbeleid.

De heer Michel Van Roye kan alleen maar benadrukken dat zo'n voorstel niet zoveel wetgevend gewicht heeft als zijn oorspronkelijke voorstel van ordonnantie; het is niet meer dan een dringend verzoek van het parlement aan de regering.

Minister Chabert erkent dat het hoogst noodzakelijk is dat er een gewestelijk parkeerbeleid gevoerd wordt. Dat valt onder de verantwoordelijkheid van de Brusselse regering. Hij is van mening dat het GEN de uitvoering van dit beleid alleen maar kan stimuleren.

De staatssecretaris wil erop wijzen dat de Brusselse regering het opschrift van zijn ontwerp van ordonnantie niet heeft willen wijzigen, voornamelijk om geen tijd te verliezen. Hij herhaalt dat dat volstond aangezien de memorie van toelichting duidelijk verwijst naar het samenwerkingsakkoord. Hij herinnert eraan dat het Vlaamse Gewest ook voorstander is van het GEN : het heeft er veel bij te winnen.

De heer Mahfoudh Romdhani komt terug op de aanbevelingen betreffende de mobiliteit in en rond Brussel, die het parlement bij eenparigheid heeft aangenomen. Het parlement vroeg daarin om een veertigtal GEN-stations. Hoeveel stations zullen er in het Brussels Gewest geopend worden ? Wie betaalt de bouw ervan ?

Tot slot verbaast het hem dat zijn twee collega's twijfels hebben, terwijl een ontwerp van ordonnantie waarmee het parlement alleen maar hoeft in te stemmen, doorgaans zeer snel wordt goedgekeurd.

De minister bevestigt dat het inderdaad om een veertigtal stations gaat, vijfenveertig volgens de staatssecretaris. De minister onderstreept dat de onderhandelingen, met name hieromtrent, worden voortgezet.

De adviseur van de staatssecretaris, de heer Jean-Paul Wouters, zegt dat de verschillende partijen nog niet hebben toegezegd om alle stations te bouwen die de Brusselaars in het GewOP naar voor schuiven. Ze verwijzen naar de gedetailleerde studies die aan de gang zijn alvorens een keuze te maken.

De minister deelt mee dat er voor sommige stations toch al stedenbouwkundige vergunningen zijn ingediend.

Wat betreft de financiering van de GEN-stations, is er duidelijk bepaald dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

M. Michel Van Roye note que ces mesures d'accompagnement enregistrent déjà un tel retard, pour ce qui est la Région bruxelloise, qu'il se demande comment ces mesures d'accompagnement seront prises à temps.

Le président rappelle qu'à l'initiative du député, la commission de l'infrastructure a adopté, il y a quelques jours, une proposition de résolution relative au stationnement.

M. Michel Van Roye ne peut que souligner que le poids législatif d'une telle proposition n'est pas équivalent à sa proposition d'ordonnance initiale; il ne s'agit que d'une demande appuyée de l'Assemblée envers le gouvernement.

Le ministre Chabert reconnaît qu'il est tout à fait nécessaire de mener une politique régionale de stationnement. Cela relève de la responsabilité du gouvernement bruxellois. Il est d'avis que le RER ne peut qu'être un incitant pour concrétiser cette politique.

Le secrétaire d'Etat tient à préciser que si le gouvernement bruxellois n'a pas souhaité modifier l'intitulé de son projet d'ordonnance, c'est fondamentalement pour ne pas perdre de temps. Etant donné que l'exposé des motifs fait clairement référence à l'accord de coopération, cela était suffisant. Et de rappeler que la Région flamande est également demanderesse du RER; elle a beaucoup à y gagner.

M. Mahfoudh Romdhani revient aux recommandations adoptées à l'unanimité du Parlement relatives à la mobilité dans et autour de Bruxelles. Le Parlement y demandait une quarantaine de gares RER. Combien de gares seront ouvertes en Région bruxelloise ? Qui paiera leur aménagement ?

Enfin, il ne peut qu'exprimer sa surprise quant aux doutes exprimés par ses deux collègues alors que d'habitude un projet d'ordonnance qui demande un simple assentiment de l'assemblée est adopté rapido presto.

Le ministre confirme que le nombre de gares est bien d'une quarantaine, chiffre qui est, selon le secrétaire d'Etat, de quarante-cinq. Les négociations se poursuivent notamment à ce sujet, souligne le ministre.

Le conseiller du secrétaire d'Etat, M. Jean-Paul Wouters, signale que les différentes parties n'ont pas encore accepté de réaliser toutes les gares défendues par les Bruxellois dans le PRD et renvoient aux études détaillées en cours afin de procéder à l'arbitrage.

Néanmoins, informe le ministre, pour certaines gares les demandes de permis d'urbanisme ont déjà été introduites.

En ce qui concerne le financement des gares RER, il est clairement établi que pour la partie STIB des arrêts mixtes,

het deel van de gemengde haltes waarvoor de MIVB verantwoordelijk is, zal financieren en dat de federale overheid de NMBS-stations zal financieren.

De heer Michel Moock zegt dat zijn fractie het ontwerp van ordonnantie zal goedkeuren, hoewel hij niet zo enthousiast is als zijn collega, de heer Romdhani.

De volksvertegenwoordiger neemt er nota van dat de NMBS alle NMBS-infrastructuur voor haar rekening zal nemen, zelfs als het om een verzoek van de Brusselaars gaat.

Afgezien van de kwesties die zijn collega's al ter sprake hebben gebracht, wil de heer Michel Moock benadrukken dat er nieuwe onderzoeken in verband met het Weststation zullen worden verricht, terwijl de Brusselse parlementsleden in hun aanbevelingen betreffende de mobiliteit in en rond Brussel duidelijk hadden gevraagd om dit essentiële knooppunt voor Brussel in de eerste fase van het GEN op te nemen. Er is absoluut geen sprake van dat de ontwikkeling van het knooppunt van het Weststation op de lange baan wordt geschoven.

Hoofdstuk III Analyse van de vraag en organisatie van het aanbod, Afdeling I Analyse van de vraag en actieplan, betreft het onderzoek naar het referentie-spooraanbod en de doelstellingen die men hieromtrent moet nastreven. De volksvertegenwoordiger ziet niet in waarom de verbeterde bediening van de luchthaven Brussel-Nationaal door rechtstreekse verbindingen tussen de luchthaven en de Noord-Zuidverbinding en tussen de luchthaven en de Europese wijk de Brusselaars zou interesseren.

De Brusselse parlementsleden vragen niet om evenveel GEN-haltes als in Parijs – de Franse hoofdstad krijgt immers meer reizigers te verwerken – maar eisen wel dat de Brusselaars ook van die verbindingen gebruik kunnen maken en dat er dus meer haltes moeten komen op een rechtstreekse verbinding, tussen de Europese wijk en de luchthaven bijvoorbeeld.

De minister wijst erop dat het Weststation een belangrijk knooppunt blijft; het is expressis verbis in de overeenkomst opgenomen.

De staatssecretaris herhaalt dat hij ook dat knooppunt in het kader van de ontwikkeling van het GEN heeft vermeld in zijn uiteenzetting.

De heer Jean-Pierre Cornelissen, stelt net als zijn collega Michel Moock, vast dat het dossier nog altijd onderzocht wordt.

De heer Michel Moock zegt dat het altijd beter is om een project in de eerste fase op te nemen, want de volgende fasen komen er vaak niet meer van...

De heer Denis Grimberghs wil graag iets zeggen in verband met de antwoorden van de minister. Hij begrijpt goed

le financement proviendra de la Région de Bruxelles-Capitale et pour les gares SNCB, le financement sera fédéral.

M. Michel Moock signale que son groupe adoptera le projet d'ordonnance, même s'il ne peut témoigner du même enthousiasme que son collègue M. Romdhani.

Le député prend acte que tout ce qui est infrastructure SNCB sera pris en charge par la SNCB, même s'il s'agit d'une demande des Bruxellois.

En dehors des questions déjà évoquées par ses collègues, M. Michel Moock tient à souligner qu'on reporte de nouveau la gare de l'Ouest vers les études alors que les parlementaires bruxellois avaient clairement demandé dans leurs recommandations relatives à la mobilité dans et autour de Bruxelles que ce pôle de communication essentiel pour Bruxelles soit inclus dans la première phase RER. Il est tout à fait hors de question qu'on reporte le développement du pôle de communication gare de l'Ouest aux calendes grecques.

Le chapitre III Analyse de la demande et organisation de l'offre, Section I Analyse de la demande et plans d'action, traite de l'étude de l'offre de référence ferroviaire, des objectifs à poursuivre sur ce point. Le député ne voit pas en quoi l'amélioration de la desserte de l'aéroport de Bruxelles-National par des liaisons directes entre l'aéroport et la jonction Nord-Midi et entre l'aéroport et le quartier européen va intéresser les Bruxellois.

Sans demander autant d'arrêts RER qu'à Paris étant donné la desserte plus importante dans la capitale française, il n'en demeure pas moins que les parlementaires bruxellois exigent que ces liaisons puissent également être empruntées par les Bruxellois et qu'il y ait donc plus d'arrêts qu'une liaison directe par exemple quartier européen-aéroport.

Le ministre rappelle que la gare de l'Ouest reste un pôle de communication important; elle est prévue expressis verbis dans la convention.

Le secrétaire d'Etat réitère qu'il a mentionné également ce pôle de développement RER dans son exposé introductif.

M. Jean-Pierre Cornelissen constate comme son collègue Michel Moock que cela n'en demeure pas moins un dossier à l'étude.

Et M. Michel Moock de rappeler qu'il vaut toujours mieux inclure un projet dans la première phase car les phases suivantes demeurent souvent dans les tiroirs ...

M. Denis Grimberghs souhaite intervenir au sujet des réponses du ministre. Il entend bien que dans la foulée de

dat het Brussels Gewest er af en toe in slaagt een aanvraag voor een extra GEN-station toe te voegen aan de stroom stedenbouwkundige vergunningen. Hij wenst de ministers vragen te stellen over het nut van extra ongebruikte stations in het Gewest. Het volstaat immers niet om bijkomende stations te hebben; de stations die aan de achtentwintig bestaande worden toegevoegd, moeten gebruikt worden door de GEN-reizigers.

Hij heeft de indruk dat de ministers en de parlementsleden niet dezelfde taal spreken : de minister heeft het over stations en de parlementsleden over de bediening, dat wil zeggen de treinhalttes in de Brusselse stations ten gunste van de Brusselaars. Om maar een geval te noemen : het knooppunt Simonis, een schitterende GEN-halte. Hij wil weten hoe vaak die GEN-halte gebruikt is.

De heer Jean-Pierre Cornelissen preciseert dat die halte van juni 1982 tot juni 1984 in gebruik was.

De heer Denis Grimberghs vervolgt zijn betoog : wat de Brusselse parlementsleden aan hun regering vragen, is een zeer gedetailleerd bestek. Hij zegt dat de regering in het nieuwe GewOP geen beslissing heeft genomen over de GEN-haltes. De kaart die als bijlage bij het GEN is opgenomen, is de kaart van de NMBS voor de bediening van het GEN in Brussel, die niet beantwoordt aan de wensen van het parlement en de Brusselaars.

Het wordt tijd dat de parlementsleden een besluit nemen over het al dan niet opnieuw openstellen van het station van Sint-Joost, beslissen of er een GEN-halte komt op het Verboeckhovenplein, ... Het bestek van de Brusselse regering zal moeten worden opgesteld samen met de andere partijen die het akkoord gesloten hebben.

De volksvertegenwoordiger heeft in verband met het antwoord van de minister over het exploitatietekort – dat niet in hoofdstuk VI betreffende de financiering, maar in artikel 21 behandeld wordt – niet gezegd dat er niets in het akkoord stond, maar het is misleidend het in een artikel op te nemen dat niet in het hoofdstuk betreffende de financiering staat.

En dan te weten dat de minister zelf tijdens talrijke interpellaties hierover soms gezegd heeft dat de overeenkomst geen akkoord was om over naar huis te schrijven, maar dat het toch een akkoord was dat ervoor zou zorgen dat er eindelijk vooruitgang geboekt zou worden voor het GEN. Nu verdedigen de Brusselse ministers vurig een tekst die zij in april 2003 tijdens de vorige federale regering bekritiseerden, omdat de gewestelijke verkiezingen in het verschiet liggen.

De volksvertegenwoordiger maant aan tot bescheidenheid omdat de doelstellingen in het akkoord slechts tussentijdse doelstellingen zijn ten opzichte van de goede werking van een GEN in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

demandes de permis d'urbanisme, la Région bruxelloise réussisse de temps à autre, à inclure une demande de gare RER supplémentaire. Il souhaite interroger les ministres de l'opportunité d'avoir des gares supplémentaires inutilisées dans la Région. En effet, il ne suffit pas d'avoir des gares complémentaires; il faut que ces gares complémentaires aux vingt-huit premières soient empruntées par les usagers du RER.

Il lui semble que les ministres et les parlementaires ne parlent pas le même langage : le ministre évoque des gares et les parlementaires évoquent la desserte, c'est-à-dire les arrêts des trains dans les gares bruxelloises au bénéfice des Bruxellois. Pour ne citer qu'un cas, prenons le nœud de communications Simonis, une merveilleuse halte RER, il souhaite savoir combien de fois cette halte RER a été utilisée ?

Et M. Jean-Pierre Cornelissen de préciser que cet arrêt a été en fonctionnement de juin 1982 à juin 1984.

M. Denis Grimberghs poursuit : ce que les parlementaires bruxellois demandent à leur gouvernement, c'est un cahier des charges très précis. Et de rappeler que dans le nouveau PRD, le gouvernement ne s'est pas accordé sur les points d'arrêts RER. La carte qui figure en annexe du RER est la carte telle que la SNCB imagine la desserte RER dans Bruxelles, qui ne répond pas aux souhaits ni du Parlement ni des Bruxellois.

Il est temps que les parlementaires soient fixés sur le souhait oui ou non de remettre en fonctionnement la gare de Saint-Josse, de décider s'il y aura un arrêt RER place Verboeckhoven, ... Le cahier des charges du gouvernement bruxellois doit être étayé avec les autres parties prenantes à l'accord.

Quant à la réponse du ministre relative au déficit d'exploitation qui est traité non pas au chapitre IV relatif au financement mais à l'article 21, le député n'a pas dit qu'il n'y avait rien dans l'accord mais on dupe son monde en l'incluant dans un article hors chapitre relatif au financement.

Et de rappeler que le ministre lors des moult interpellations relatives au sujet a lui-même parfois signalé que la convention n'était pas un accord sur lequel on pouvait exprimer de l'euphorie; c'était néanmoins un accord qui permettait enfin d'avancer dans le domaine du RER. Aujourd'hui les ministres bruxellois défendent avec enthousiasme un texte qu'ils critiquaient en avril 2003 lors du précédent gouvernement fédéral, parce qu'on est à une période plus proche des élections régionales.

Le député en appelle à la modestie car les objectifs poursuivis dans l'accord ne sont jamais que des objectifs intermédiaires par rapport au fonctionnement d'un RER satisfaisant dans la Région de Bruxelles-Capitale.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemming

Artikel 1

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Het artikel wordt aangenomen bij eenparigheid van de negen aanwezige leden.

Artikel 2

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Het artikel wordt aangenomen bij eenparigheid van de acht aanwezige leden, bij een onthouding.

Alvorens over te gaan tot de stemming over het geheel, zegt de heer Jean-Pierre Cornelissen dat hij met grote aandacht heeft geluisterd naar alles wat er gezegd is over dit akkoord. Hoewel het een grote stap vooruit is, is hij bezorgd over een aantal punten, met name de financiering van het exploitatietekort. Men moet er voor dit dossier bijzonder goed op letten wat er na 2010 of 2014 gaat gebeuren. Dat is de plicht van de huidige parlementsleden ten opzichte van de parlementsleden van de volgende zittingsperiode. Als dit voorbehoud wordt gemaakt, zal de MR het ontwerp van ordonnantie goedkeuren.

Stemming over het geheel

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen met acht stemmen bij een onthouding.

– Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

De Rapporteur,

Michel VAN ROYE

De Voorzitter,

Claude MICHEL

III. Discussion et vote des articles

Article 1^{er}

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité des neuf membres présents.

Article 2

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article est adopté par huit voix et une abstention.

Avant de passer au vote sur l'ensemble, M. Jean-Pierre Cornelissen a écouté avec grand intérêt tout ce qui a été dit au sujet de cet accord. Même si celui-ci constitue un pas en avant, il n'en demeure pas moins inquiet sur certains points, notamment sur le financement du déficit d'exploitation. Il faut rester extrêmement vigilant dans ce dossier à ce qui se passera au delà de 2010 ou de 2014. C'est un devoir des parlementaires actuels envers ceux qui siégeront lors de la prochaine législature. Moyennant ces réserves, le MR adoptera le projet d'ordonnance.

Vote sur l'ensemble

L'ensemble du projet d'ordonnance est adopté par huit voix et une abstention.

– Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.

Le Rapporteur,

Michel VAN ROYE

Le Président,

Claude MICHEL

