

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2006-2007

18 APRIL 2007

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**houdende organisatie van het overleg
tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
en de NMBS**

VERSLAG

uitgebracht namens de verenigde commissies
voor de Infrastructuur,
belast met Openbare Werken en Verkeerswegen,
en voor de Ruimtelijke Ordening,
de Stedenbouw en het Grondbeleid

door de heer Serge de PATOUL (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

1. Commissie voor de Infrastructuur :

Vaste leden : de heren Rachid Madrane, Emin Özkara, Mahfoudh Romdhani, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Serge de Patoul, Willem Draps, Denis Grimberghs, Bertin Mampaka Mankamba, Johan Demol, mevr. Carla Dejonghe, mevr. Brigitte De Pauw.

Plaatsvervanger : mevr. Anne-Sylvie Mouzon.

2. Commissie voor de Ruimtelijke Ordening :

Vaste leden : de heren Mohamed Azzouzi, Mohammadi Chahid, Mohamed Lahlali, mevr. Fatih Saïdi, mevr. Nathalie Gilson, mevr. Julie de Groot, mevr. Céline Fremault, de heer Yaron Pesztat, mevr. Els Ampe, de heer Jan Béghin.

Andere leden : mevr. Adelheid Byttebier, mevr. Marie-Paule Quix, de heer Rudi Vervoort.

Zie :

Stuk van het Parlement :
A-365/1 – 2006/2007 : Voorstel van resolutie.

**PARLEMENT DE LA REGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2006-2007

18 AVRIL 2007

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**organisant la concertation entre
la Région de Bruxelles-Capitale
et la SNCB**

RAPPORT

fait au nom des commissions réunies
de l'Infrastructure, chargée des Travaux publics
et des Communications
et de l'Aménagement du Territoire,
de l'Urbanisme et de la Politique foncière

par M. Serge de PATOUL (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Commission de l'Infrastructure :

Membres effectifs : MM. Rachid Madrane, Emin Özkara, Mahfoudh Romdhani, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Serge de Patoul, Willem Draps, Denis Grimberghs, Bertin Mampaka Mankamba, Johan Demol, Mmes Carla Dejonghe, Brigitte De Pauw.

Membre suppléant : Mme Anne-Sylvie Mouzon.

2. Commission de l'Aménagement du Territoire :

Membres effectifs : MM. Mohamed Azzouzi, Mohammadi Chahid, Mohamed Lahlali, Mmes Fatih Saïdi, Nathalie Gilson, Julie de Groot, Céline Fremault, M. Yaron Pesztat, Mme Els Ampe, M. Jan Béghin.

Autres membres : Mmes Adelheid Byttebier, Marie-Paule Quix, M. Rudi Vervoort.

Voir :

Document du Parlement :
A-365/1 – 2006/2007 : Proposition de résolution.

Inhoudstafel

1. Voorgeschiedenis	3
2. a. Hoorzitting met de heer Luc Lallemand, gedelegeerd bestuurder van Infrabel.....	3
2. b. Gedachtewisseling	6
3. a. Uitleg van de regering.....	11
3. b. Gedachtewisseling	15
4. Uiteenzetting van de mede-indieners van het voorstel van resolutie	25
5. Algemene bespreking.....	26
6. Besprekingen van de consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte.....	27
7. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie	27

Bijlagen :

1. Slides van de hoorzitting van de heer Luc Lallemand.....	28
2. Kalender van de procedures	56

Table des matières

1. Rétroactes	3
2. a. Audition de M. Luc Lallemand, administrateur délégué d'Infrabel.....	3
2. b. Echange de vues	6
3. a. Explications du gouvernement	11
3. b. Echange de vues	15
4. Exposé des coauteurs de la proposition de résolution	25
5. Discussion générale	26
6. Discussion des considérants et des tirets du dispositif.....	27
7. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution.....	27

Annexes :

1. Transparents de l'audition de M. Luc Lallemand	42
2. Calendrier des procédures.....	56

1. Voorgeschiedenis

Op 19 maart 2007, hebben de commissies voor de Infrastructuur en voor de Ruimtelijke Ordening de heer Luc Lallemand, gedelegeerd bestuurder van Infrabel, gehoord in verband met de voortgang van de dossiers betreffende de spoorwegmobiliteit in en rond Brussel, inzonderheid wat de problematiek van de Diabolo betreft.

Op 22 maart 2007, hebben verschillende leden een voorstel van resolutie ingediend. Tijdens de plenaire vergadering van 23 maart 2007, is het voorstel in overweging genomen en verwezen naar de commissie voor de Infrastructuur. Die heeft, tijdens haar vergadering van 28 maart 2007, beslist de Voorzitter te vragen het voorstel van resolutie te verwijzen naar de verenigde commissies voor de Infrastructuur en de Ruimtelijke Ordening, waar het debat was aangevat.

Op 18 april 2007, hebben de verenigde commissies de regering gehoord in de nasleep van de hoorzitting met de heer Lallemand. Er heeft een gedachtewisseling plaatsgehad en er is vervolgens beslist om beide hoorzittingen en de gedachtewisselingen daarover op te nemen in de besprekking van het voorstel van resolutie.

2. a. Hoorzitting met de heer Luc Lallemand, gedelegeerd bestuurder van Infrabel (vergadering van 19 maart 2007)

De heer Luc Lallemand dankt de voorzitter voor zijn uitnodiging.

Vervolgens toont hij de commissieleden een reeks slides (cf. bijlage 1) en becommentarieert ze.

Het eerste deel van de uiteenzetting gaat over de liberalisering van de transportsector. Sinds maart 2003 wordt die sector almaar meer geliberaliseerd. Infrabel is de beheerder geworden van de infrastructuur die ter beschikking van verschillende klanten wordt gesteld : niet alleen van de historische operator, de NMBS, maar ook van andere operatoren zoals de SNCF of andere.

De wet van 21 maart 1991 op de autonome overheidsbedrijven legt de openbare dienstopdrachten van Infrabel vast : vernieuwing, onderhoud en beheer van de spoorinfrastructuur (industrieel gedeelte van de onderneming). De maatschappij regelt ook het verkeer : ze fungeert als « controletoren » voor de verschillende operatoren die gebruikmaken van het net.

Naast die twee hoofdopdrachten, moet Infrabel nog vier openbare dienstopdrachten inzake de toegang tot het spoor net vervullen : enerzijds de verdeling en de toekenning van de capaciteit van de verschillende operatoren, anderzijds de ontvangst van de vergoedingen, maar ook de samenwerking en de certificering van het personeel en de diensten.

1. Rétroactes

Le 19 mars 2007, les commissions de l'Infrastructure et de l'Aménagement du Territoire ont entendu M. Luc Lallemand, administrateur délégué d'Infrabel, à propos de l'état d'avancement des dossiers de mobilité ferroviaire dans et autour de Bruxelles, et notamment de la problématique du Diabolo.

Le 22 mars 2007, une proposition de résolution a été déposée par plusieurs membres. Lors de la séance plénière du 23 mars 2007, la proposition a été prise en considération et a été renvoyée en commission de l'Infrastructure. Celle-ci a décidé, en sa réunion du 28 mars 2007, de demander au Président le renvoi de la proposition de résolution en commissions réunies de l'Infrastructure et de l'Aménagement du territoire, où le débat avait été initié.

Le 18 avril 2007, les commissions réunies ont entendu le gouvernement suite à l'audition de M. Lallemand et un échange de vues s'en est suivi. Elles ont ensuite décidé d'intégrer le contenu des deux auditions, et les échanges de vues qui s'y rapportent, à la discussion de la proposition de résolution.

2. a. Audition de M. Luc Lallemand, administrateur délégué d'Infrabel (réunion du 19 mars 2007)

M. Luc Lallemand remercie le Président pour son invitation.

Ensuite, M. Luc Lallemand présente à la commission une série de transparents (voir annexe 1) et les commente.

La première partie de l'exposé concerne le contexte de la libéralisation des transports. Depuis mars 2003, le secteur est de plus en plus libéralisé. Infrabel est devenu le gestionnaire de l'infrastructure qu'elle met à la disposition de plusieurs clients : non seulement l'opérateur historique qui est la SNCB, mais également d'autres opérateurs comme la SNCF ou d'autres.

C'est la loi du 21 mars 1991 sur les entreprises publiques autonomes qui définit les missions de service public d'Infrabel, qui consiste en le renouvellement, l'entretien et la gestion de l'infrastructure ferroviaire (partie industrielle de l'entreprise). La société s'occupe également de la gestion du trafic, c'est-à-dire elle tient le rôle de « tour de contrôle » des différents opérateurs qui utilisent le réseau.

A côté de ces deux missions principales, Infrabel a encore quatre missions de service public relatives à l'accès au réseau ferroviaire : d'une part la répartition et l'octroi des capacités des différents opérateurs, d'autre part la perception des redevances, mais aussi la collaboration et la certification du personnel et des services.

De Staat is de toezichthoudende overheid van Infrabel. Het toezicht wordt uitgeoefend door staatssecretaris voor Overheidsbedrijven Bruno Tuybens voor de aangelegenheden op het vlak van het administratief toezicht en door minister van Mobiliteit Renaat Landuyt, die erop moet toezien dat er geen discriminatie tussen de NMBS en de andere operatoren bestaat.

De oude NMBS is dus opgesplitst in vier verschillende actoren : enerzijds Infrabel, de infrastructuurbeheerder, en anderzijds de NMBS, die voor het nationaal en internationaal reizigers- en goederenvervoer zorgt. De NMBS-Holding heeft aandelen in Infrabel en de NMBS volgens het schema op de vijfde slide. Ten slotte bezit het Fonds voor Spoorinfrastructuur alle activa van de voormalige NMBS, alsook 7,4 miljard euro aan schulden, die de Staat via dat fonds heeft overgenomen.

De andere institutionele grondslagen bevinden zich in het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 dat gesloten is krachtens de wet van 22 maart 2002 die de krachtlijnen van het akkoord tussen de federale Staat en de drie Gewesten vaststelt. Deze laatste beschikken over een recht van inzage via het Overlegcomité. Dat veelbesproken samenwerkingsakkoord bepaalt welke prefinancierings- en cofinancieringstechnieken gebruikt worden.

De besluiten van 14 juni 2004 en 18 oktober 2004 zijn de uitvoeringsbesluiten van de voornoemde wet. Een beheerscontract van 27 mei 2005 legt de verplichtingen van Infrabel en de Staat vast. Ten slotte stelt een meerjarenplan de jaarlijkse investeringsbegrotingen vast tot in 2014. Die begrotingen worden goedgekeurd door de federale regering.

De heer Luc Lallemand licht in het kort het strategisch plan « BRIO » (Belgian Railway Infrastructures Objectives) toe, alsook de investeringsstrategieën van Infrabel, inzonderheid die welke op slide nr. 9 vermeld worden : er wordt voorrang gegeven aan de investeringen in veiligheid (het GSM-R-systeem en het ETCS-systeem, het Europese signaleringssysteem) en aan de uitbreiding van de capaciteit, onder meer in de vierhoek van Brussel-Noord.

Het tweede deel van de uiteenzetting van de heer Lallemand gaat over de grote investeringen van Infrabel in het nationaal kader. Het HST-project is bijna klaar, aangezien de infrastructuur in Antwerpen voor de snelle verbinding met Nederland in het tweede semester 2007 en de lijn Luik/Aken begin 2008 in gebruik zullen kunnen worden genomen. Het geld dat tot nu toe in de HST werd gestoken, zal binnenkort voor het GEN kunnen worden gebruikt.

Het GEN in en rond Brussel is een project om de pendelaars die binnen een straal van 30 km rond Brussel wonen, een performant alternatief voor de wagen te bieden : acht radiaallijnen met een gemiddelde frequentie van vier

L'autorité de tutelle d'Infrabel est l'Etat, tutelle qui est exercée par l'intermédiaire du secrétaire d'Etat Bruno Tuybens aux Entreprises publiques pour ce qui concerne les questions de tutelle administrative, et par le ministre de la Mobilité Renaat Landuyt, qui doit s'assurer de la non-discrimination entre la SNCB et les autres opérateurs.

L'ancienne SNCB est donc divisée en quatre acteurs différents : d'une part Infrabel, chargé de l'infrastructure ferroviaire, et d'autre part la SNCB, qui s'occupe du transport national et international de personnes, ainsi que du transport de marchandises. La SNCB Holding dispose de participations dans Infrabel et dans la SNCB, selon le schéma de la page 5 des transparents. Enfin, le FIF (Fonds des Infrastructures Ferroviaires) détient tous les actifs de l'ancienne SNCB, ainsi que 7,4 milliards EUR de dettes, reprises par l'Etat dans ce véhicule.

Les autres bases institutionnelles se trouvent dans l'accord de coopération du 11 octobre 2001, pris en vertu de la loi du 22 mars 2002 qui fixe les grandes bases de l'accord entre le Fédéral et les trois Régions, qui disposent d'un droit de regard, par l'intermédiaire du Comité de concertation. C'est ce fameux accord de coopération qui détermine les techniques de préfinancement et de cofinancement.

Les arrêtés du 14 juin 2004 et du 18 octobre 2004 constituent les arrêtés d'exécution de ladite loi. Un contrat de gestion du 27 mai 2005 définit les règles d'engagement entre Infrabel et l'Etat. Enfin, un plan pluriannuel définit les budgets annuels d'investissement jusqu'en 2014, budgets approuvés par le gouvernement fédéral.

M. Luc Lallemand expose en quelques mots le plan stratégique « BRIO » (Belgian Railway Infrastructures Objectives), ainsi que les stratégies d'investissement d'Infrabel, particulièrement celles définies à la page 9 des transparents : la priorité se trouve dans les investissements de sécurité (systèmes GSM-R et ETCS, qui est le système de signalisation européen), et dans les extensions de capacité, notamment dans le quadrilatère de Bruxelles Nord.

La seconde partie de l'exposé de M. Lallemand a trait aux grands investissements d'Infrabel dans le cadre national. Le projet TGV est en bonne voie de finalisation, étant donné que le deuxième semestre 2007 verra l'inauguration des infrastructures à Anvers vers les Pays-Bas et, début 2008, on va inaugurer la ligne Liège/Aix-la-Chapelle. Les flux financiers jusqu'à présent réservés au TGV vont bientôt pouvoir passer au volet RER.

Le volet RER dans et autour de Bruxelles est un projet destiné à offrir aux navetteurs, habitant dans un périmètre de 30 km autour de Bruxelles, une alternative performante à la voiture : huit lignes radiales, avec une fréquence

treinen per uur tijdens de spits; nieuw rollend materieel (voor rekening van de NMBS); beter onthaal van de reizigers in 130 stations en haltes in en rond Brussel. Aan die infrastructuurwerken hangt een prijskaartje van 1,556 miljard EUR.

De heer Luc Lallemand merkt op dat de Raad van State het laatste bezwaarschrift tegen de stedenbouwkundige vergunning met betrekking tot lijn 124 onlangs heeft verworpen.

De heer Luc Lallemand licht vervolgens het Diabolo-project toe, dat ertoe strekt de bereikbaarheid van de luchthaven Brussel-Nationaal vanuit alle Belgische stations aanzienlijk te verbeteren. De kaart op bladzijde 18 van de slides toont het nut van de Diabolo aan voor het verbinden van de luchthaven Brussel-Nationaal met alle Belgische steden. Daartoe moet het kopstation van Brussel-Nationaal verbouwd worden tot een doorgaand station, dat met de middenberm van de E19-autosnelweg zal worden verbonden. Voor het gedeelte tussen de luchthaven van Zaventem en de middenberm van de E19, heeft Infrabel een publiek-private samenwerking tot stand kunnen brengen. Dat is een primeur in België.

De inspanningen die Infrabel levert om de mobiliteit in en rond Brussel te verbeteren, kosten in totaal iets minder dan 3 miljard EUR. Dat bedrag wordt gebruikt voor het GEN, de Schuman-Josaphattunnel, de Diabolo en het op vier sporen brengen van lijn 96 (Brussel-Halle) en lijn 36 (Brussel-Leuven). (Cf. tabel op blz. 21 van de slides).

Het schema op bladzijde 22 van de slides geeft een samenvatting van de stedenbouwkundige procedures die thans in het Brussels Gewest aan de gang zijn om de verschillende vergunningen te verkrijgen. De vergunning van 1 september 2005 met betrekking tot lijn 124, waartegen een bezwaarschrift was ingediend, kan nu worden aangegeven, aangezien de Raad van State Infrabel in het gelijk heeft gesteld.

Volgens de tabel op bladzijde 23 van de slides bepaalde het GEN-akkoord (d.d. 22 maart 2002) dat elk Gewest zich ertoe verbond de vergunningen op tijd af te geven. Voor elk van de lijnen in kwestie (161, 124, 50A en de Diabolo) werd uitgegaan van minieme vertragingen tussen 31 en 44 maanden. De vertragingen zullen evenwel veel groter zijn. Daardoor zijn de officiële datums met enkele jaren uitgesteld.

- Lijn 161, gepland voor 2011, zal pas klaar zijn eind 2015;
- Lijn 124, aanvankelijk gepland voor 2012, zal pas klaar zijn omstreeks 2016;
- Lijn 50A, gepland voor 2012, zal pas klaar zijn omstreeks 2015;

moyenne de quatre trains par heure en heures de pointe ; un nouveau matériel roulant (à charge de la SNCB), et l'amélioration de l'accueil des voyageurs dans pas moins de 130 gares et points d'arrêt dans et autour de Bruxelles. Tout ceci représente un total de 1,556 milliards EUR de travaux d'infrastructures.

M. Luc Lallemand fait remarquer que pour la ligne 124, le Conseil d'Etat vient de lever le dernier recours contre l'obtention du permis d'urbanisme sur la Région bruxelloise.

M. Luc Lallemand expose ensuite le projet Diabolo, dont l'objectif est d'améliorer fondamentalement l'accessibilité ferroviaire de l'aéroport de Bruxelles-National au départ de toutes les gares belges. La carte figurant à la page 18 des transparents montre l'intérêt de disposer de ce Diabolo pour relier l'aéroport de Bruxelles-National à toutes les villes belges. Pour ce faire, il s'agit de transformer la gare en cul-de-sac de Bruxelles-National en une gare de passage, qui se raccordera à la berme centrale de l'autoroute E19. Pour la partie située entre l'aéroport de Zaventem et la berme centrale de l'autoroute E19, Infrabel a pu négocier un partenariat public-privé, qui est une première en Belgique.

Au total, les efforts globaux d'Infrabel pour améliorer la mobilité dans et autour de Bruxelles se montent à un peu moins de 3 milliards EUR, se répartissant à la fois en projet RER, tunnel Schuman-Josaphat, projet Diabolo et extension à quatre voies des lignes 96 (Bruxelles-Hal) et 36 (Bruxelles-Louvain). (Voir tableau page 21 des transparents).

Le schéma de la page 22 des transparents montre de manière synthétique les procédures urbanistiques qui sont en cours actuellement en Région bruxelloise pour l'obtention des différents permis. Cependant, le permis du 1^{er} septembre 2005 concernant la ligne 124, et pour laquelle un recours était pendant, vient d'être débloqué, le Conseil d'Etat ayant donné raison à Infrabel.

Le tableau de la page 23 des transparents montre que l'accord relatif au RER (du 22 mars 2002) prévoyait un engagement de chaque Région pour délivrer les permis à temps. Pour chacune des lignes en cause (ligne 161, ligne 124, ligne 50A, et Diabolo), des retards minimaux prévisibles étaient prévus entre 31 et 44 mois. Mais on constate que les retards seront bien plus importants. Ce qui fait que les dates officielles sont reportées de quelques années.

- La ligne 161, prévue pour 2011, ne sera achevée que fin 2015;
- La ligne 124, prévue initialement pour 2012, ne sera terminée que vers 2016;
- La ligne 50A, prévue pour 2012 ne sera achevée que vers 2015;

- De Diabolo, gepland voor 2006, zal in het beste geval pas klaar zijn in 2012.

Dat zijn dan nog de meest realistische datums. De grafieken op de bladzijden 24 tot 27 van de slides tonen immers aan dat het Brussels Gewest bij de afgifte van de vergunningen veel meer vertraging had dan de overige twee Gewesten.

Infrabel vraagt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bijgevolg om de vijf belangrijkste vergunningen die nog afgegeven moeten worden (lijn 161, lijn 124, lijn 50A, de Diabolo en de vierhoek), zo snel mogelijk af te geven opdat de spoorinfrastructuur, die van cruciaal belang is voor de mobiliteit in Brussel, zo snel mogelijk kan worden benut.

2. b. Gedachtewisseling

Voorzitter Willem Draps bedankt de heer Luc Lallemand voor zijn synthese over de mobiliteit in en rond Brussel zoals die toentertijd in een document van de commissie Infrastructuur beschreven werd. De vergunningsprocedures verplichten iedereen om de termijnen te herzien.

De heer Denis Grimberghs bedankt op zijn beurt de heer Luc Lallemand voor zijn constructieve uiteenzetting. Hij meent echter dat men ook het bestuur voor stedenbouw à décharge zou moeten horen. De spreker heeft tijdens de plenaire vergadering immers een interpellatie gehouden tot de minister-president over de afgifte van stedenbouwkundige vergunningen voor de Diabolo. In het algemeen hebben de parlementsleden aandacht voor dit probleem.

Het dossier van de vierhoek daarentegen lijkt op de achtergrond geraakt, aangezien het niet voorkomt in het twaalfjarig investeringsplan van Infrabel, dat door alle parlementen goedgekeurd is. Het Brussels Parlement was niet de laatste entiteit het plan goedgekeurd heeft. Hetzelfde kan gezegd worden voor het samenwerkingsakkoord voor het GEN.

Ook het Brussels Parlement wil dat de werkzaamheden opschieten. Er is echter geen echt partnership tussen Infrabel en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om de stedenbouwkundige vergunningen te volgen.

Er verloopt veel tijd tussen enerzijds de afgifte van het stedenbouwkundig attest en anderzijds de afgifte van de stedenbouwkundige vergunning.

De monitoring wordt niet verzekerd.

In al die dossiers moet men, als men de Brusselaars wil overtuigen van de gegrondheid van de bouwplaatsen, ze eerst geruststellen over de exploitatie ervan. De lijnen worden niet betwist, maar de kaart met de haltes is nog altijd niet afgewerkt.

- Le Diabolo enfin, prévu pour 2006, ne sera prêt au mieux qu'en 2012.

Encore s'agit-il là des dates les plus réalistes. En effet, les graphiques présentés aux pages 24 à 27 des transparents montrent que la Région bruxelloise a accusé bien plus de retard que les autres Régions pour la délivrance des permis.

Infrabel demande donc à la Région de Bruxelles-Capitale de bien vouloir délivrer dans les meilleurs délais les cinq permis principaux encore à accorder (ligne 161, ligne 124, ligne 50A, Diabolo et quadrilatère) afin de permettre les mises à fruit des infrastructures ferroviaires cruciales pour la mobilité bruxelloise dans les délais les plus courts possibles.

2. b. Echange de vues

Le Président Willem Draps remercie M. Luc Lallemand pour son exposé synthétique qui rappelle la problématique de la mobilité dans et autour de Bruxelles telle qu'un document de la commission de l'Infrastructure l'avait décrite à l'époque. Les procédures des permis obligent chacun à revoir les échéances.

M. Denis Grimberghs remercie à son tour M. Luc Lallemand pour son exposé constructif et estime qu'il faudrait d'emblée entendre l'administration de l'urbanisme à décharge. En effet, l'intervenant avait développé une interpellation en séance plénière avec le Ministre-Président sur la délivrance des permis d'urbanisme pour le Diabolo. De manière générale, les parlementaires sont attentifs à ce problème.

Le dossier du quadrilatère par contre semble passer au second plan car il n'apparaît pas dans le Plan d'investissement duodécennal d'Infrabel, ratifié par tous les parlements. Le Parlement bruxellois n'a pas été la dernière entité à approuver ce plan. Idem pour l'accord de collaboration concernant le RER.

Le Parlement bruxellois est également très intéressé à ce que les travaux avancent. Or, il n'y a pas de réel partenariat entre Infrabel et la Région de Bruxelles-Capitale afin de gérer le processus de suivi des permis d'urbanisme.

Quand on voit les délais qui existent entre d'une part l'octroi du certificat d'urbanisme et l'octroi du permis d'urbanisme, on observe qu'il y a un long laps de temps.

Il y a là un monitoring qui n'est pas assuré.

Dans tous ces dossiers, si on veut convaincre les Bruxellois du bien-fondé des chantiers, il faudrait d'abord les rassurer sur l'exploitation. Les axes ne sont nullement contestés, mais la carte des points d'arrêt n'est à ce jour toujours pas finalisée.

Wat bijvoorbeeld de haltes van lijn 161 na de tunnel Schuman-Josaphat betreft, kan men zich nog altijd de vraag stellen of er 1, 2 of 3 haltes zullen zijn tussen Schuman en het Noordstation. Voor de afgifte van de vergunningen, zou het interessanter zijn voor de Brusselaars om op voorhand te weten wat hen te wachten staat.

De verklaringen van het nieuwe hoofd van de NMBS in verband met het rollend materieel, alsook de recente uittingen van de heer Leo Pardon, stellen de Brusselaars helemaal niet gerust. Tot op vandaag heeft men nog altijd niet de garantie dat het GEN een netwerk zal zijn in Brussel zonder dat het de inwoners van Brussel de stad laat ontvluchten. Als men dat risico wil beperken, zijn er natuurlijk begeleidingsmaatregelen nodig. Die maatregelen zijn opgesomd in het samenwerkingsakkoord, dat trouwens minder dwingender is dan nodig. Als het netwerk van de haltes binnen Brussel het niet mogelijk maakt de eindpunten te bereiken, zal in grote mate overgestapt worden op het MIVB-net, wat nu juist voorkomen moet worden.

De heer Luc Lallemand zegt dat het niet aan hem is om in de plaats te treden van zijn toezichthoudende overheid. Wat de Diabolo betreft, is Infrabel bijna klaar met de financiële constructie. Binnenkort wordt overgegaan tot de toewijzing aan het private bedrijvenconsortium dat de Diabolo zal bouwen. Als er geen schot in de zaak komt, komt het hele project op de helling te staan. De twee offertes – zowel financieel als van de bouwers – zijn beperkt in de tijd. Er is een deblokering nodig tegen mei 2007. De moeilijke onderhandelingen die al twee jaar aanslepen, dreigen een slag in het water te worden. Er zijn tijdens het najaar 2006 politieke onderhandelingen gevoerd tussen beide regeringen. Nu moet de situatie zo snel mogelijk uit het slop worden gehaald.

Wat de exploitatie van het GEN, het rollend materieel en het aantal haltes betreft, zegt de heer Luc Lallemand het volgende : het samenwerkingsakkoord van maart 2001 tussen de federale Staat en de Gewesten ging gepaard met een samenwerkingsakkoord voor het GEN. Dat laatste akkoord omvat een « gestabiliseerd » exploitatieschema dat door alle partijen bij het project aangenomen is en betrekking heeft op de bedieningen alsook op de plaats van en het aantal haltes.

Als men het exploitatieschema voordurend in vraag stelt, bereikt men niets. Komt het GEN er in 2020 ?

Het Hoofdstedelijk Gewest vreest dat het GEN de inwoners uit Brussel zal doen vluchten. Met dat belangrijke element is rekening gehouden bij de onderhandelingen. De contacten met de heer Alain Flausch (MIVB) zijn uitstekend. De gedelegeerd bestuurders en de werkgroepen komen regelmatig bijeen. De integratie van het federale openbare spoorvervoer (NMBS) en gewestelijk openbaar vervoer (MIVB) gaat er iedere maand op vooruit. Ook over de begeleidingsmaatregelen wordt door de regeringen onderhandeld.

Par exemple, en ce qui concerne les arrêts de la ligne 161 au-delà du tunnel Schuman-Josaphat, on peut toujours se demander s'il y aura 1, 2 ou 3 arrêts entre Schuman et la gare du Nord. Pour la délivrance des permis, il serait plus intéressant pour les Bruxellois de savoir à l'avance ce qui les attend.

Les déclarations du nouveau dirigeant de la SNCB à propos du matériel roulant, ainsi que les récentes déclarations de M. Leo Pardon, ne rassurent guère les Bruxellois. A ce jour, on n'a toujours pas de garantie sur l'exploitation d'un RER qui assure un maillage dans Bruxelles et non d'un RER qui vide Bruxelles de ses habitants. Si on veut limiter ce risque, il faudra nécessairement des mesures d'accompagnement. Ces mesures ont été inventoriées dans l'accord de coopération qui d'ailleurs est moins contraignant qu'il ne le faudrait. Si le maillage des arrêts à l'intérieur de Bruxelles ne permet pas d'atteindre les points de destination finale, il y aura des reports importants sur le réseau de la STIB, et c'est précisément ce qu'il faut éviter.

M. Luc Lallemand répond qu'il ne lui appartient pas de se substituer à son autorité de tutelle. En ce qui concerne le Diabolo, Infrabel en est à la fin de la « construction financière », et passera bientôt à la phase de l'adjudication au consortium d'entreprises privées qui construira le Diabolo. A défaut d'un déblocage, le projet entier sera remis en question. Les deux offres – tant des financiers que des constructeurs – sont limitées dans le temps. Il faut donc un déblocage d'ici au mois de mai 2007. Les négociations difficiles qui durent depuis deux ans risquent de ne mener à aucun résultat. Il y a eu des négociations politiques entre les deux gouvernements durant l'automne 2006. Il faut maintenant débloquer la situation dans les meilleurs délais.

En ce qui concerne l'exploitation du RER, le matériel roulant et le nombre d'arrêts, M. Luc Lallemand donne les éléments suivants. L'accord de coopération de mars 2001 entre l'Etat fédéral et les Régions allait de pair avec un accord de coopération à propos du RER. Ce dernier accord contient un schéma d'exploitation « stabilisé » négocié et accepté par toutes les parties au projet qui porte sur les dessertes ainsi que sur la localisation et le nombre de points d'arrêt.

Si on remet sans cesse en cause le schéma d'exploitation, on n'aboutira jamais à rien. Aura-t-on le RER en 2020 ?

La Région bruxelloise craint que le RER ne vide Bruxelles de ses habitants. Cet élément important a été intégré dans les négociations. Les contacts avec M. Alain Flausch (STIB) sont excellents. Les administrateurs délégués et les groupes de travail se rencontrent régulièrement. Le mouvement d'intégration entre le transport public ferroviaire fédéral (SNCB) et le transport public régional (STIB/MIVB) s'améliore de mois en mois. En ce qui concerne les mesures d'accompagnement, celles-ci ont également été négociées entre Gouvernements.

Wat het rollend materieel betreft, maken de collega's van de heer Lallemand bij de NMBS zich zorgen als ze zien hoe de infrastructuur evolueert. De spreker heeft zojuist gezegd dat er ten minste drie jaar vertraging is voor het infrastructuurproject, wat de NMBS er helemaal niet toe aanzet om nieuw materieel te bestellen.

De heer Luc Lallemand verzekert de commissie tot slot dat alles in alles zit. Iedereen is ermee bezig om het project in zijn geheel parallel te doen vooruitgaan, maar het grote probleem ligt in de deblokking van alle stedenbouwkundige procedures.

Voorzitter Willem Draps vraagt of de Diabolo de gedeeltelijke herziening van het GBP vereist. Er zijn waarschijnlijk juridische adviezen in dit verband ingewonnen. Hoe staat de heer Luc Lallemand tegenover de kwestie ?

De heer Luc Lallemand zegt dat Infrabel in dat verband een juridische analyse heeft gemaakt. Men moet uiterst voorzichtig zijn. Die analyse is niet noodzakelijk die van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Infrabel denkt in alle bescheidenheid dat het mogelijk is om vooruitgang te boeken met een principebeslissing van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, waardoor men kan voortdoen met de financiële en werkelijke bouw van de infrastructuur.

In een tweede fase, kan het Gewest dat principeakkoord omzetten in zijn Brusselse regelgeving.

Een andere opvatting luidt dat men eerst het GBP moet herzien. De heer Luc Lallemand meent dat het niet aan hem is om een dergelijke oplossing voor te stellen. De instanties van het Gewest moeten maar beslissen hoe zij het best hun bestuursrecht regelen. Het is wel duidelijk dat in deze optiek het project maanden of zelfs jaren achterstand oploopt.

Voorzitter Willem Draps merkt op dat hij meegewerkten heeft aan de voltooiing van het GBP en dat hij het eens is met de analyse van Infrabel. Men kan een principeakkoord bereiken, zonder een verklaring tot herziening van het GBP te moeten afleggen. Het is alleszins in die zin dat de letterlijke voorschriften opgesteld zijn die verwijzen naar de spoorinfrastructuur die de verbinding mogelijk maakt naar de site van Schaerbeek-Vorming. De zwarte pijl van het plan is in die zin getekend (bijlage 1, blz. 10 van de slides).

Eerste ondervoorzitter Els Ampe vraagt wat de normale termijn is tussen de indiening van de aanvraag en de waarschijnlijke afgifte van de vergunningen.

De heer Luc Lallemand geeft de volgende informatie.

Voor lijn 161 is de aanvraag voor een stedenbouwkundig attest op 7 november 2002 ingediend. De milieustudies zijn uitgevoerd tussen 10 februari 2003 en 23 oktober 2003. Het stedenbouwkundig attest is op 16 juni 2004 afgegeven.

En ce qui concerne le matériel roulant, les collègues de M. Lallemand à la SNCB sont inquiets de voir comment les infrastructures avancent. L'orateur vient d'annoncer un retard minimum de trois ans pour le projet infrastructure, ce qui n'encourage guère la SNCB à commander du nouveau matériel.

En conclusion, M. Luc Lallemand assure que tout est dans tout. Chacun a le souci de faire avancer l'entièreté du projet en parallèle mais la grande question est celui du déblocage de toutes les procédures urbanistiques.

Le Président Willem Draps demande si oui ou non le Diabolo nécessite la mise en révision partielle du PRAS. Des consultations juridiques ont probablement été prises à cet égard. Quel est le sentiment actuel de M. Lallemand quant à l'état de cette question ?

M. Luc Lallemand répond qu'il y a eu à ce sujet une analyse juridique au sein d'Infrabel. Il faut être extrêmement prudent. Cette analyse n'est pas nécessairement celle de la Région de Bruxelles-Capitale. Infrabel pense en toute modestie qu'il est possible d'avancer avec une décision de principe du gouvernement de la Région bruxelloise, afin d'avancer dans la construction financière et physique des infrastructures.

Dans un deuxième temps, la Région bruxelloise pourra traduire cet accord de principe dans son propre droit réglementaire bruxellois.

Une autre vision est de dire qu'il faut réviser au préalable le PRAS. Or, M. Lallemand estime qu'il ne lui appartient pas de suggérer telle solution. Aux instances de la Région de décider quelle est la bonne manière de gérer son propre droit administratif ! Mais il est clair que dans cette autre vision, le projet est retardé de quelques mois, voire années.

Le Président Willem Draps fait remarquer qu'ayant conduit la phase finale de l'élaboration du PRAS, il a souscrit à l'analyse faite par Infrabel. On peut avoir un accord de principe sans devoir faire une déclaration de mise en révision du PRAS. C'est en tout cas dans ce sens qu'ont été rédigées les prescriptions littérales qui font allusion aux infrastructures ferroviaires qui permettent de faire la liaison vers le site de Schaerbeek-Formation. La flèche noire du plan a été faite dans cet esprit-là (annexe 1, page 10 des transparents).

La Première Vice-Présidente Els Ampe demande quelle est la durée normale entre l'introduction de la demande et l'obtention probable des permis.

M. Luc Lallemand répond par les précisions suivantes.

Pour ce qui concerne la ligne 161, la demande du certificat d'urbanisme a été faite le 7 novembre 2002. Les études environnementales ont été effectuées entre le 10 février 2003 et le 23 octobre 2003. Le certificat d'urbanisme a été

De gerechtelijke stappen zijn op 4 augustus 2005 stopgezet. De aanvraag om een stedenbouwkundige vergunning is op 17 november 2006 ingediend. De tweede fase van de procedure is nog niet ten einde. Op 21 december 2006 werd een informatievergadering voor de bevolking gehouden. Samen met TUC RAIL is een gedetailleerd overzicht per wijk gegeven op 8, 9, 12 en 13 februari 2007. Op 15 februari 2007, heeft TUC RAIL ook een presentatie georganiseerd voor de lijnen 3 en 4 in de gemeenteraad van Watermaal, waar het probleem zich voordoet.

Wat lijn 124 betreft, is de aanvraag voor een stedenbouwkundig attest op 6 januari 2003 ingediend. De milieu-studie is uitgevoerd tussen 6 augustus 2003 en 1 juni 2004. Het advies was gunstig en Infrabel wacht nog altijd op het stedenbouwkundig attest. De spreker kan dat maar niet begrijpen.

Inzake lijn 50 A in Anderlecht en in het Vlaams Gewest, is het stedenbouwkundig attest aangevraagd op 3 december 2003. De milieuonderzoeken hebben plaatsgehad tussen 24 juni 2004 en 4 februari 2005. Er is geen enkel stedenbouwkundig attest verkregen tot dusver.

Voor de Diabolo op het grondgebied van Brussel Stad, is het stedenbouwkundig attest gevraagd op 13 november 2003. De milieuonderzoeken hebben plaatsgehad van 9 maart 2004 tot 14 juli 2005 en hebben een gunstig advies gekregen. Tot nu toe is er geen stedenbouwkundig attest verkregen.

De heer Denis Grimberghs zit met vragen over de Diabolo en de HST-verbinding die dit project mogelijk zal maken. Eerst was de NMBS vragende partij voor een tweede terminal in Schaarbeek-Vorming. Welk soort halte wordt nu in Brussel-Nationaal overwogen onder de luchthaven ? Zal die HST-halte te verzoenen zijn met een bediening van het GEN-type ? De bevolking begrijpt niet waarom – wegens werken – het aantal stopplaatsen op de treinverbinding tussen Brussel en de luchthaven is teruggeschroefd.

Inzake de vierhoek, zijn er zeker stedenbouwkundige gevolgen : waarover gaat het precies ? Vele Brusselaars hebben dat project nogal laat ontdekt, terwijl het al lang op stapel staat.

De heer Luc Lallemand antwoordt dat er in maart 2001 gesprekken zijn gevoerd over de opportuniteit van een HST-terminal in Schaarbeek-Vorming om in het Gewest de check-in te kunnen doen voor de luchthaven. Nu heeft men uiteindelijk beslist om eerst de nodige infrastructuur te bouwen, te weten het derde en het vierde spoor overall, en de Diabolo, en daarna te zien of er een tweede terminal nodig is. Pas in 2012 zal men beginnen te rijden op de Diabolo.

De kwesties van de dienstregeling en de bediening waarvan de heer Grimberghs gewag maakt, komen te berde als

obtenu le 16 juin 2004. Les actions juridiques ont pris fin le 4 août 2005. La demande du permis d'urbanisme a été introduite le 17 novembre 2006. La deuxième phase procédurale n'est pas encore terminée. Le 21 décembre 2006, une session d'information de la population a eu lieu. Avec TUC RAIL une présentation détaillée par quartier a eu lieu les 8, 9, 12 et 13 février 2007. Le 15 février 2007, TUC RAIL a également fait une présentation des voies 3 et 4 au conseil communal de Watermael où se pose le problème.

En ce qui concerne la ligne 124, la demande de certificat d'urbanisme a eu lieu le 6 janvier 2003. L'étude environnementale a été menée entre le 6 août 2003 et le 1^{er} juin 2004. L'avis a été favorable et Infrabel attend toujours le certificat d'urbanisme. L'orateur s'en étonne.

En ce qui concerne la ligne 50A à Anderlecht et en Région flamande, le certificat d'urbanisme a été demandé le 3 décembre 2003, et les études environnementales ont eu lieu entre le 24 juin 2004 et le 4 février 2005. Aucun certificat d'urbanisme n'a encore été obtenu.

En ce qui concerne enfin le Diabolo sur le territoire de la Ville de Bruxelles, le certificat d'urbanisme a été demandé le 13 novembre 2003. Les études environnementales ont eu lieu du 9 mars 2004 au 14 juillet 2005 et ont reçu un avis favorable. A ce jour, encore aucun certificat d'urbanisme n'a été obtenu.

M. Denis Grimberghs s'interroge sur le Diabolo et la desserte TGV que ce projet permettra. Dans un premier temps, la SNCB était demandeuse d'un deuxième terminal à Schaarbeek-Formation. Actuellement, quel est le type d'arrêt envisagé à Bruxelles-National sous l'aéroport ? Cet arrêt TGV est-il compatible avec une desserte de type RER ? La population ne comprend pas pourquoi – est-ce pour raison de travaux ? – le nombre d'arrêts du train qui relie Bruxelles à l'aéroport a été diminué.

En ce qui concerne le quadrilatère, il y a certes des incidences urbanistiques : de quoi s'agit-il exactement ? Beaucoup de Bruxellois ont découvert ce projet assez tardivement, alors que ce projet est prévu depuis longtemps.

M. Luc Lallemand répond qu'en mars 2001, il y a eu des discussions sur l'opportunité d'un terminal TGV à la gare de Schaarbeek-Formation, qui permettrait le check-in anticipé de l'aéroport sur le territoire même de la Région de Bruxelles-Capitale. Aujourd'hui, on a finalement décidé de réaliser d'abord l'infrastructure nécessaire, c'est-à-dire les troisième et quatrième voies partout et le Diabolo, et de voir ensuite si un deuxième terminal est nécessaire. C'est en 2012 seulement que l'on commencera à rouler sur le Diabolo.

Les questions d'horaire et de desserte dont parle M. Grimberghs se négocient quand l'infrastructure est déci-

er over de infrastructuur een beslissing valt, wanneer er mee begonnen wordt en wanneer er een deadline wordt gesteld voor de indienstneming van de betrokken infrastructuur.

De NMBS heeft geen precieze schema's voor rijpaden of exploitatieschema's voor het GEN of voor de HST. Als de Diabolo ondergronds af is zullen alle verbindingen (GEN/HST) mogelijk zijn uit het oogpunt van de infrastructuur. Die spoorverbindingen zullen de nodige capaciteit hebben, aangezien er ten minste één uitwijkingsspoor komt.

Volgens de heer Lallemand, zullen de HST-, IC-IR-treinen niet te frequent rijden om elk ander type van bediening (GEN) te beletten.

Inzake de verenigbaarheid tussen een HST-halte in Brussel-Nationaal en een eventuele terminal in Schaarbeek, zal veel afhangen van de reizigersaantallen als de eerste treinen op de Diabolo zullen rijden. De NMBS-groep heeft dat idee niet afgezworen, ook al wordt er niet meer actief over gediscussieerd. De strategie van Infrabel is eerst infrastructuur te bouwen, vervolgens een aanbesteding uitschrijven (in het beste geval in 2012) en daarna, naar gelang van het frequentiecijfer en de bedieningen, te beslissen over de volgende stappen.

Voor de vierhoek, gaat het om de efficiënte verlenging van de lus van lijn 161 die in de Noord-Zuidverbinding komt. Die infrastructuur is bedoeld om het kruisen onder scherpe hoek op hetzelfde niveau te voorkomen om capaciteitsproblemen te voorkomen. De kwaliteit van de spoorinfrastructuur wordt bepaald door de kwaliteit van de zwakste schakel. Voor het derde en het vierde spoor in Brussel en de verbinding met de Noord-Zuidverbinding moeten kunstwerken worden gebouwd. Dat zijn grote werken die moeilijk zijn uit bouwkundig oogpunt. De Vooruitgangstraat zal ervoor moeten wijken. Dat project past in het kader van de verbinding tussen lijn 161 en de koker van de Noord-Zuidverbinding.

De heer Willem Draps vraagt in verband met de bouw van het emplacement Schaarbeek-Vorming of Infrabel geen precieze projecten op stapel heeft, aangezien van de terugkeer van de Diabolo naar die site.

De heer Luc Lallemand antwoordt dat het project ook de bediening van de Haven van Brussel behelst : het gaat om een bundel van acht sporen die de weg naar Vilvoorde afsnijdt. Daartoe is een prefinanciering opgesteld met het Brussels Gewest. Die werken zouden niet al te veel tijd vergen. Volgens het akkoord, is de schuld voor de NMBS-Holding en betaalt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de rente. Alles is nu klaar en Infrabel kan aan de slag gaan als de aanbestedingen rond zijn.

dée, commencée et quand une date butoir est fixée pour la mise en service de l'infrastructure concernée.

La SNCB n'a pas de schémas de sillons précis ni d'exploitation du RER ni du TGV. Lorsque le Diabolo sera finalisé dans le souterrain, toutes les dessertes (RER/TGV) seront possibles du strict point de vue de l'infrastructure. Ces voies auront la capacité nécessaire puisqu'au moins une voie d'évitement est prévue.

Aux yeux de M. Lallemand, les trains TGV, IC-IR, n'auront pas un trafic trop intense pour empêcher tout autre type de desserte (RER).

En ce qui concerne la compatibilité entre un arrêt TGV à Bruxelles-National et un éventuel terminal à Schaerbeek, cela dépendra essentiellement des chiffres de fréquentation quand les premiers trains rouleront sur le Diabolo. Le groupe SNCB n'a pas abandonné cette idée, même si cette idée n'est plus activement discutée. La stratégie menée par Infrabel est de réaliser d'abord les infrastructures, puis de lancer une offre (en 2012 dans le meilleur des cas), puis – en fonction du chiffre des fréquences et des dessertes mise en place – de décider des étapes supplémentaires.

En ce qui concerne le quadrilatère, il s'agit du prolongement efficace du bouclage de la ligne 161 qui revient dans le pertuis de la jonction Nord-Midi. Cette infrastructure est destinée à éviter les « cisaillements » au même niveau afin d'éviter des problèmes de capacité. La qualité d'une infrastructure ferroviaire est déterminée par la qualité de son maillon le plus faible. L'arrivée de ces troisièmes et quatrièmes voies dans Bruxelles et sa connexion dans le bon pertuis de la jonction Nord-Midi nécessite des ouvrages d'arts. Ces travaux sont énormes et difficiles du point de vue du génie civil. De plus, ils vont empiéter un peu sur la rue du Progrès. Ce projet est à inscrire sur la connexion entre la ligne 161 et le bon pertuis de la jonction Nord-Midi.

M. Willem Draps demande au sujet de l'aménagement du site de la gare de Schaerbeek-Formation, si Infrabel n'a pas de projets précis, à part le retour du Diabolo vers ce site.

M. Luc Lallemand répond que ce projet concerne également la desserte du Port de Bruxelles : il s'agit d'un faisceau de huit voies, qui coupera la route de Vilvorde. Pour ce projet, un préfinancement a été défini avec la Région bruxelloise. Ces travaux ne devraient pas prendre énormément de temps. L'accord veut que la SNCB Holding porte l'endettement et que la Région de Bruxelles-Capitale paie l'intérêt. Tout est aujourd'hui en place et Infrabel peut commencer les travaux dès que les adjudications le permettent.

De heer Denis Grimberghs merkt op dat er voor het GEN veel vertraging is met de studies om de bedieningen te verfijnen. Moet Infrabel de stopplaatsen bouwen ?

De heer Luc Lallemand antwoordt bevestigend : men heeft problemen zoals in het buitenland willen voorkomen. Het voordeel is dat de liberalisering voor 2003 traag op gang is gekomen. In Frankrijk maken de beheerder van de infrastructuur en de operator sedert 1997 nog altijd ruzie over de eigendom en de verrichtingen in de stations. In België past men het Europees recht toe : wat zich op de openbare weg bevindt en de ingang van de trein zijn een zaak van de beheerder van de infrastructuur, die alles moet bekostigen en verwezenlijken.

Ziehier hoe de NMBS tewerk gaat : de NMBS-Holding en de dochters Euro-Liège TGV en Eurostation moeten het project uitvoeren. Infrabel bekrachtigt. De NMBS-Holding zorgt voor de samenhang van het architectisch project en het beheer van de stations. Voor de stopplaatsen zonder personeel is alleen Infrabel verantwoordelijk. Het is genoeg om een perron aan te leggen of een oversteekplaats, stoelen en een wachthokje te plaatsen. Voor de grote stations dragen de holding en de NMBS hun steentje bij om de coherentie te verzekeren in de holding of om ervoor te zorgen dat er iemand aanwezig is in de loketten. De commerciële taak is weggelegd voor de NMBS.

De heer Denis Grimberghs bevestigt dat het van belang is voor de Brusselaars dat de stopplaatsen goed uitgekiend worden en dat daarrond activiteitspolen kunnen worden ontwikkeld. Veel zaken zouden sneller gaan, mocht de NMBS of Infrabel het eindproduct beter verkopen.

Rekening houdend met het aantal bestaande en niet geëxploiteerde stations zijn de Brusselaars wantrouwig geworden. Hoe kunnen ze worden gerustgesteld met de boodschap dat er over de stopplaatsen later wordt beslist ? Men moet een kijkje gaan nemen in het Simonisstation of het Weststation : er zijn voorzieningen maar geen trein die daar stopt. Dat kan de Brusselaars niet geruststellen.

En de burgers willen veiligheid : sommige stations zijn moeilijk te beveiligen.

3. Uitleg van de regering (vergadering van 18 april 2007)

3. a. Uiteenzetting van staatssecretaris Françoise Dupuis

Staatssecretaris Françoise Dupuis wijst er eerst op dat ze voorstander is van het GEN. Het gaat evenwel over een moeilijk dossier dat ze heeft geërfd bij haar aantreden. Dit dossier is immers onder een vrij ongunstig gestalte van start gegaan. In 2002 had men voor de stedenbouwkundige

M. Denis Grimberghs fait remarquer que, pour le RER, beaucoup de retards ont été enregistrés pour les études qui permettaient notamment d'affiner les dessertes. Est-ce Infrabel qui est chargé d'aménager les arrêts ?

M. Luc Lallemand répond par l'affirmative : on a voulu éviter les incohérences qui existent à l'étranger. C'est l'avantage d'avoir été en retard dans la libéralisation avant 2003. En France, depuis 1997, le gestionnaire de l'infrastructure et l'opérateur se disputent toujours la propriété et les opérations dans les gares. En Belgique, on applique le droit européen : tout le trajet qui se situe en la voirie publique et l'entrée du train sont du ressort du gestionnaire de l'infrastructure qui doit financer et réaliser le tout.

Voici comment la SNCB s'est organisée : la SNCB Holding et ses filiales Euro-Liège TGV et Eurostation sont chargées de la réalisation de projet. Infrabel les valide. La SNCB Holding vérifie que l'entièreté de la cohérence du projet architectural et de la gestion des gares est assurée. En ce qui concerne les points d'arrêt sans personnel, il s'agit uniquement d'Infrabel. Il suffit de mettre un quai ou de mettre en place une traversée, des sièges et une aubette. Pour les grandes gares, le holding et la SNCB interviennent soit pour assurer la cohérence dans le chef du holding soit pour assurer une présence dans les guichets, fonction commerciale dévolue à la SNCB.

M. Denis Grimberghs affirme que l'intérêt des Bruxellois est d'avoir des points d'arrêt bien choisis, autour desquels on pourrait développer des pôles d'activité. Beaucoup de choses iraient plus rapidement si la SNCB ou Infrabel vendaient mieux le produit fini.

Compte tenu du nombre de gares existantes et non exploitées, les Bruxellois sont devenus méfiants. Comment être rassurés d'entendre que les points d'arrêt seront décidés plus tard ? Il faut aller voir la gare Simonis ou la gare de l'Ouest : des aménagements ont été faits mais jamais un seul train ne s'y est arrêté. Cela n'est pas de nature à rassurer les Bruxellois.

Le citoyen a le souci de la sécurité : or certaines gares de métro sont difficiles à sécuriser.

3. Explications du gouvernement (réunion du 18 avril 2007)

3. a. Exposé de la secrétaire d'Etat Françoise Dupuis

La secrétaire d'Etat Françoise Dupuis rappelle tout d'abord qu'elle est favorable au RER. Mais il s'agit d'un dossier difficile dont elle a hérité dès son entrée en fonction. En effet, ce dossier a démarré sous des auspices quelque peu délicats. En 2002, il avait été prévu pour les

procedures een termijn van achttien maanden uitgetrokken. Dat was haalbaar als men gebruikmaakte van de snelste procedures. Vandaag weet men dat er nog eens achttien maanden nodig zijn. Het is immers onmogelijk om drie procedures inzake openbaar onderzoek en twee procedures inzake effectenstudies op zo'n korte tijd af te ronden. Het uitgangspunt was van in het begin verkeerd.

De problemen zijn zeer uiteenlopend naargelang het gaat over lijn 161 (in Bosvoorde), lijn 124 (in Ukkel), lijn 50A (die enkele problemen in Anderlecht doet rijzen) of de Diabolo. De reacties zijn immers zeer verschillend van gemeente tot gemeente.

Wat lijn 161 op het grondgebied van Watermaal-Bosvoorde betreft, hebben de omwonenden beslist om alle mogelijke rechtsmiddelen uit te putten. Toen de staatssecretaris het dossier in juli 2004 overnam, had haar voorganger na een al zeer lange procedure een stedenbouwkundige vergunning afgegeven waaraan 41 voorwaarden verbonden waren : verlenging van de overkapping van de sporen op bepaalde plaatsen, sluiten van een milieuconvenant tussen het Gewest en de NMBS, bouw van extra geluidsmuren, realisatie van een geluidsstudie, aanvragen inzake landschapsintegratie, ontwerp van onteigeningsplan, voorwaarden inzake bescherming van de fauna van het Zoniënwoud en zelfs van de beschermde neolithische site, enz.

Het stedenbouwkundig attest is dus afgegeven na een klassieke procedure. De gemeente heeft onmiddellijk een beroep tot vernietiging van dat stedenbouwkundig attest ingesteld. Dat was op 19 juli 2004, de dag waarop de nieuwe regering werd geïnstalleerd. Bij haar aantreden, heeft de staatssecretaris dus een zeer moeilijk dossier geërfd. De gemeente weigert nog altijd dat lijn 161 op haar grondgebied op vier sporen wordt gebracht en eist dat het GEN op heel haar grondgebied ondergronds rijdt.

De attestprocedure maakt het mogelijk om de grootste moeilijkheden uit de weg te ruimen, wat vaak nuttig is. De hele bespreking en alle procedures moeten worden overgedaan : de regering heeft het eerste stedenbouwkundig attest bevestigd en er enkele elementen aan toegevoegd : met name extra geluidsmuren, nog meer aandacht voor landschapsintegratie en de realisatie van een gedetailleerde geluidsstudie, waarvan de regering de bevindingen nog steeds niet gekregen heeft.

De NMBS-top heeft daarna vrij veel achterstand opgelopen, aangezien de vergunning pas op 16 november 2006 werd aangevraagd. Het dossier was volledig in februari 2007. Sinds de vergunningsaanvraag is ingediend, heeft de regering er vaart achter gezet : het gemeentecollege heeft zijn advies uitgebracht en het overleg heeft plaatsgehad. Zodra de regering het advies van de gemeente officieel heeft ontvangen, kan ze haar standpunt met betrekking tot de vergunning voor lijn 161 bepalen.

procédures d'urbanisme une durée de dix-huit mois, ce qui est possible à condition que l'on s'attelle aux procédures les plus expresses. Mais on sait aujourd'hui qu'il convient d'ajouter encore dix-huit mois supplémentaires. En effet, il est impossible d'effectuer trois procédures d'enquête publique et deux procédures d'incidence, dans des délais aussi brefs. Il y avait donc maladonne dès le départ.

Les problèmes se posent de manière très différente selon qu'il s'agit de la ligne 161 (à Boitsfort), de la ligne 124 (à Uccle), de la ligne 50A (qui pose certaines difficultés à Anderlecht), ou du Diabolo. En effet, les réactions ont été fort différentes d'une commune à l'autre.

Pour ce qui concerne la ligne 161, sur le territoire de la commune de Watermael-Boitsfort, les riverains ont décidé qu'ils épuiseraient tous les recours possibles. Lorsqu'elle a pris le dossier en mains en juillet 2004, son prédécesseur venait de délivrer, suite à une procédure déjà fort longue, un certificat d'urbanisme assorti de 41 conditions : prolongement de la couverture des voies à certains endroits, conclusion d'une convention environnementale entre la Région et la SNCB, réalisation de murs anti-bruit supplémentaires, réalisation d'une étude acoustique, demandes d'intégrations paysagères, projet de plan d'expropriation, conditions liées à la protection de la faune de la forêt de Soignes et même du site néolithique classé, etc.

Ce certificat d'urbanisme résulte donc d'une procédure classique. La commune a immédiatement introduit un recours en réformation contre ce certificat d'urbanisme, le 19 juillet 2004, le jour où le nouveau gouvernement a été mis en place. La secrétaire d'Etat a donc hérité d'un dossier particulièrement difficile dès son entrée en fonction. La commune refuse toujours la mise à quatre voies de la ligne 161 sur son territoire, et exige la mise en sous-sol du RER d'un bout à l'autre du territoire communal.

La procédure du certificat permet de « déblayer le terrain », ce qui est souvent très utile. Il a fallu recommencer toutes la discussion et toutes les procédures : le gouvernement a confirmé le premier certificat d'urbanisme, en y ajoutant quelques éléments : notamment des murs anti-bruit supplémentaires, une attention encore plus particulière au traitement paysager, et la réalisation d'une étude acoustique détaillée, dont le gouvernement n'a toujours pas reçu de résultats.

C'est là que les responsables de la SNCB ont pris assez de retard pour la suite, puisque la demande de permis n'a été introduite que le 16 novembre 2006. Le dossier était complet en février 2007. Depuis que la demande de permis a été introduite, le gouvernement a mis les bouchées doubles : le collège de la commune a remis son avis, la concertation a eu lieu. Dès que le gouvernement aura reçu officiellement l'avis de la commune, il pourra prendre attitude pour le permis concernant la ligne 161.

Het overleg heeft een min of meer gunstig advies in dit dossier opgeleverd. De omwonenden hebben evenwel bevestigd dat ze geen enkele beroeps mogelijkheid onbeoordeeld zullen laten. Het zal evenwel nooit mogelijk zijn om voor die lijn een tunnel aan te leggen die het hele grondgebied van Bosvoorde doorkruist, zoals de gemeente vraagt.

Wat het dossier inzake lijn 161 betreft, is de slotsom dat er een zekere achterstand is opgelopen, onafhankelijk van de ingestelde beroepen, wat onvermijdelijk is in een democratisch land, en wat eveneens het geval was in de overige twee Gewesten. Er was in ieder geval geen reden om de lange procedure aan te bevelen, zoals men in de volgende dossiers zal vaststellen.

Wat lijn 50A op het grondgebied van Anderlecht betreft, hebben de omwonenden nauwelijks gereageerd. Er konden zich slechts twee problemen voordoen : ten eerste een brug over de Nijverheidsstraat die versterkt moet worden en ten tweede een versmalling van de lijn ter hoogte van de wijk Het Rad, waar voorzorgsmaatregelen moeten worden genomen. Er zijn onderhandelingen gevoerd met de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen. Er was geen reden om de lange procedure aan te bevelen, want het was volkomen mogelijk om het dossier snel in te dienen. De vergunning kon bijgevolg onmiddellijk worden aangevraagd.

Er is evenwel een probleem met de plaats waar de lijn versmald moet worden, want de lijn moet niet alleen op vier sporen worden gebracht, maar er moet ook een extra halte aangelegd worden. Als er een extra halte op die lijn moet worden aangelegd, moet dat precies op die plaats gebeuren, tussen de Elishoutschool en de wijk Het Rad. Onder die omstandigheden moeten er zoveel mogelijk voorzorgsmaatregelen worden genomen, met name tegen het lawaai en de trillingen. Als men de wissels wegneemt en experimenteert met bepaalde nieuwe technieken om de trillingen te beperken, kan de regering de vergunning afleveren waarop men wacht. De nabijheid van de woningen verantwoordt immers dat men op die plaats maatregelen tegen trillingen treft. Dat is een extra voorzorgsmaatregel die de regering in het stedenbouwkundig attest zal openen.

Wat lijn 124 betreft, heeft de gemeente Ukkel een gunstig advies uitgebracht op voorwaarde dat er enkele voorzorgsmaatregelen worden genomen, waaronder extra voorzorgsmaatregelen tegen de trillingen. Men moet dus bepalen op welke stukken de dwarsbalken die de trillingen opvangen, geplaatst moeten worden.

De staatssecretaris bevestigt dat die voorzorgsmaatregelen ervoor zullen zorgen dat de treinen minder lawaai zullen maken op de toekomstige vier sporen dan op de huidige twee sporen.

Tot besluit bevestigt de staatssecretaris dat de regering binnenkort de vergunning voor lijn 161 zal kunnen afge-

La concertation a remis un avis plus ou moins favorable dans ce dossier. Mais les riverains ont affirmé qu'ils introduiraient tous les recours possibles. Or, jamais il ne sera possible de mettre cette ligne en tunnel sous le territoire de Boitsfort, comme le demande la commune.

En conclusion pour ce dossier de la ligne 161, on peut dire qu'indépendamment des recours qui sont inévitables dans un pays démocratique, et qui ont eu lieu également dans les deux autres régions, il y a un certain retard qui a été accusé. Mais il n'y avait en tout cas pas lieu de recommander la procédure longue, comme on le constatera dans les dossiers suivants.

Pour ce qui concerne la ligne 50A, sur le territoire d'Anderlecht, les riverains ne se sont pas du tout mobilisés. Seuls deux problèmes pouvaient se poser : il y a tout d'abord un pont sur le Boulevard Industriel qui doit être renforcé, et de deuxièmement un resserrement de la ligne à hauteur du quartier de La Roue, où des précautions doivent être prises. Une négociation avec la Commission Royale des Monuments et Sites a eu lieu. Il n'y avait pas lieu de recommander la procédure la plus longue, car il était tout à fait possible d'introduire le dossier dans les plus brefs délais. Une demande de permis pouvait donc être faite immédiatement.

Le point de rétrécissement de la ligne offre néanmoins une difficulté, car il faut non seulement mettre la ligne à quatre voies, mais aussi y installer une halte supplémentaire. En effet, il s'est avéré que s'il fallait mettre une halte supplémentaire sur cette ligne, c'était précisément à cet endroit qu'il fallait la mettre, entre le CERIA et la cité de La Roue. Dans ces circonstances, il faut donc réunir un maximum de précautions, notamment en termes d'acoustique et de vibrations. En effet, si on enlève des aiguillages et qu'on expérimente certaines techniques antivibratoires nouvelles, le gouvernement pourra délivrer le permis qui reste en attente. En effet, la proximité des habitations justifie la pose à cet endroit de ce dispositif antivibratoire. C'est une précaution supplémentaire que le gouvernement inscrira dans le certificat d'urbanisme.

Pour ce qui concerne la ligne 124, un avis favorable a été donné par la commune d'Uccle, moyennant le respect de certaines précautions, parmi lesquelles on retrouve les précautions additionnelles concernant les vibrations. Il faut déterminer les tronçons où il faudra placer ces traverses particulières antivibratoires.

La secrétaire d'Etat affirme que les précautions qui ont été prises seront telles que les trains feront moins de bruit sur les futures quatre voies que sur les deux voies actuelles.

En résumé, la secrétaire d'Etat affirme donc que pour la ligne 161, le gouvernement sera bientôt à même de déli-

ven, maar dat men zeker kan verwachten dat de gemeente en de omwonenden beroep zullen instellen. Wat de lijnen 50A en 124 betreft, zal de regering de stedenbouwkundige attesten binnen de week kunnen afgeven.

De heer Willem Draps vraagt of het niet de bedoeling was om voor lijn 50A direct een stedenbouwkundige vergunning af te geven.

Staatssecretaris Françoise Dupuis antwoordt ontkenend : er is een aanvraag om een attest ingediend. De regering zal proberen om die procedures zo snel mogelijk af te handelen.

Het Diaboloproject is nog iets complexer. Het stedenbouwkundig attest is klaar. Het probleem is dat men het attest niet kan afgeven, tenzij men het wil doen vervallen, want eerst moet het GBP worden gewijzigd, aangezien het niet in de juiste gebieden op de juiste plaatsen voorziet. Daartoe heeft de regering in oktober 2006 een procedure tot herziening van het GBP op dit punt ingezet. Dat stond trouwens in vorige documenten, met name in het GewOP : « De integratie van de luchthaven van Brussel-Nationaal in het GEN-netwerk vergt de bouw van een nieuwe spoorlijn op de centrale berm van de autosnelweg Brussel-Mechelen-Antwerpen (E19), om de vierde tak voor de bediening van de luchthaven te vormen. Indien de aansluiting van de nieuwe lijn op het spoorwegnet van het vormingsstation van Schaarbeek kan gebeuren op grond van het voorschrift 29 van het GBP, geldt dit evenwel niet voor de aansluiting van deze nieuwe lijn op de spoorlijn 26, zodat het GBP ter zake moet worden herzien. ».

De regering heeft bijgevolg de minister-president ermee belast de desbetreffende wijziging van het GBP op stapel te zetten. Eind deze week zal de regering hierover een nota krijgen, want zodra de herzieningsprocedure is ingezet, kunnen de vergunningsprocedures voortgezet worden.

Bij dat alles komt nog de problematiek van de stations : met name op lijn 50A moet er een halte worden aangelegd op een plaats waar er mensen wonen en niet in niemandsland, waarvan sprake was.

Tot besluit deelt de staatssecretaris mee dat noch haarzelf noch de regering iets kan worden verweten in dit dossier. Het is inderdaad zo dat de procedures langer uitvielen dan verwacht. De attestprocedure was de juiste procedure voor de gemeenten waar er problemen waren, maar was niet nodig voor de gemeenten waar er minder obstakels waren. De staatssecretaris bevestigt opnieuw dat de inwoners van Brussel het GEN verdienen, maar daarvoor geen stukken van hun tuin hoeven af te staan, als dat niet nodig is.

vrer le permis, mais il faudra certainement encore s'attendre à des recours de la commune et des riverains. Pour ce qui concerne les lignes 50A et 124, le gouvernement sera à même de délivrer les certificats d'urbanisme dans la semaine.

M. Willem Draps demande si pour la ligne 50A, il n'était pas question de délivrer directement un permis d'urbanisme.

La secrétaire d'Etat Françoise Dupuis répond par la négative : c'est une demande de certificat qui a été introduite. Le gouvernement essayera de compresser le plus possible ces procédures dans le temps.

Pour ce qui concerne le dossier du Diabolo, c'est encore un peu plus complexe. Le certificat d'urbanisme est prêt. Le problème est qu'on ne peut pas le délivrer, à moins de le rendre caduc, car il faut tout d'abord obtenir une modification du PRAS, qui ne prévoit pas les bonnes zones aux bons endroits. A cet effet, le gouvernement a mis en chantier en octobre 2006 une procédure de révision du PRAS sur ce point très spécifique. C'était prévu d'ailleurs dans des documents antérieurs, notamment dans le PRD : « L'intégration de l'aéroport de Bruxelles-National dans le réseau RER impose la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer dans la berme centrale de l'autoroute Bruxelles-Malines-Anvers de manière à constituer la quatrième branche de la desserte de l'aéroport. Si le raccordement au site ferroviaire de Schaerbeek-Formation peut être réalisé sur la base de la prescription 29 du PRAS, il n'en va pas de même du raccordement de cette nouvelle ligne à la ligne de chemin de fer 26, de sorte que le PRAS doit être revu sur ce point. ».

Le gouvernement a donc chargé le Ministre-Président de mettre en chantier la révision du PRAS à cet effet. Le gouvernement sera saisi d'une note à ce sujet dès la fin de cette semaine, car il s'avère que dès que la procédure de révision est engagée, les procédures de permis peuvent avancer.

A tout cela s'ajoute la problématique des gares : notamment sur la ligne 50A, il faudra mettre une halte là où il y a des gens, et non pas en pleine campagne, comme il en avait été question.

En conclusion, la secrétaire d'Etat déclare que ni elle ni le gouvernement ne peuvent être tenus pour coupables d'aucun manquement dans ce dossier. Il est vrai que les procédures ont été plus longues que prévu. La procédure du certificat était la bonne procédure à adopter là où les problèmes se sont posés, mais pas nécessairement là où il y a moins d'embûches. La secrétaire d'Etat réaffirme que les habitants de Bruxelles méritent le RER, sans toutefois qu'on n'empêtre sur leurs jardins là où ce n'est pas nécessaire.

3. b. Gedachtwisseling

De heer Yaron Peszat zegt dat de Ecolofractie ook ondubbelzinnig voorstander is van het GEN, maar wel onder bepaalde voorwaarden.

De eerste voorwaarde is het respect voor de levenskwaliteit van de omwonenden : de Ecolofractie vertrouwt op de regering om de nodige keuzes te maken die de levenskwaliteit van de omwonenden vrijwaren.

De tweede voorwaarde is het nemen van de vereiste begeleidingsmaatregelen : de pendelaars die het GEN willen gebruiken, moeten niet alleen tot bij het station van vertrek geraken, maar daarna ook nog van het station van aankomst naar hun werk. Zonder begeleidingsmaatregelen wordt het GEN niet efficiënt. De NMBS is heel onderlegd als het om grote infrastructuren gaat, maar er moet een heel fijn netwerk komen, wat iets helemaal anders is.

De derde voorwaarde is de aanleg van een GEN binnen Brussel. Op dat vlak staan we nog altijd nergens. Er zijn tal van te weinig geëxploiteerde stations in Brussel, terwijl Infrabel op hetzelfde ogenblik haar stations verkoopt.

Het voorstel van resolutie, dat medeondertekend is door de spreker, stelt dan ook een aantal antwoorden voor op de vragen die staatssecretaris Françoise Dupuis in haar uiteenzetting te berde gebracht heeft, onder andere de noodzaak om te kunnen beschikken over een inventaris van de procedures.

Wat het overleg betreft, is het niet altijd het Gewest dat de schuld draagt. Er moet een structureel overleg komen tussen de NMBS, de verschillende onderdelen ervan en het Gewest; en dan hebben we het nog niet over de gewestmaatschappijen zoals TEC en De Lijn. Zal er nog altijd overleg gepleegd worden over de begeleidingsmaatregelen ? Heeft men, wat het samenwerkingsakkoord over het GEN betreft, al een evaluatie gemaakt van de tot vandaag uitgevoerde verbintenissen ?

Mevrouw Nathalie Gilson heeft de indruk dat de regering wil doen geloven dat er geen vuiltje aan de lucht is. Het beroep van Watermaal-Bosvoorde tegen het stedenbouwkundig attest toont echter aan hoe groot de weerstand is. In welke fase bevindt zich het beroep tegen het stedenbouwkundig attest ?

De staatssecretaris antwoordt dat dat probleem al lang van de baan is.

Mevrouw Nathalie Gilson wil ook meer details over de hinder veroorzaakt door het op vier sporen brengen : op welke plaatsen rijzen er problemen ? Welke kritiek heeft iedere gemeente geuit tegen het GEN ? Watermaal-Bos-

3. b. Echange de vues

M. Yaron Peszat déclare que le groupe Ecolo est lui aussi favorable au RER, et ceci sans ambiguïté, mais à certaines conditions.

La première de ces conditions est le respect de la qualité de vie des riverains : le groupe Ecolo fait pour cela confiance au gouvernement, afin de réaliser les arbitrages qui permettront la préservation de la qualité de vie des riverains.

La deuxième des conditions est de prendre les mesures d'accompagnement qui s'imposent : les navetteurs souhaitant emprunter le RER doivent non seulement arriver à leur gare de départ, mais ensuite, depuis la gare d'arrivée, se rendre sur leur lieu de travail. Sans mesures d'accompagnement, le RER sera inefficace. La SNCB est très compétente pour réaliser des grandes infrastructures, mais encore faut-il réaliser tout un maillage de réseau, ce qui est une autre paire de manches.

Enfin, la troisième condition est de mettre en œuvre un RER intra-bruxellois. Or, pour l'instant, on n'en voit absolument pas le début du commencement. Il y a énormément de gares sous-exploitées à Bruxelles, alors que, en même temps, Infrabel vend ses gares.

C'est pourquoi la proposition de résolution, qui a été cosignée par l'orateur, propose une série de réponses aux questions soulevées par la secrétaire d'Etat Françoise Dupuis dans son exposé, notamment la nécessité de disposer d'un inventaire des procédures.

En ce qui concerne la concertation, les torts ne sont pas toujours du côté de la Région. Il faut organiser une concertation structurelle entre la SNCB, ses diverses composantes, et la Région, sans compter les sociétés régionales comme TEC et De Lijn. En particulier, les mesures d'accompagnement continueront-elles à faire l'objet des concertations ? Pour ce qui concerne l'accord de coopération sur le RER, a-t-on déjà fait l'évaluation des engagements réalisés jusqu'à présent ?

Mme Nathalie Gilson a l'impression que le gouvernement cherche à faire croire que tout va bien. Or, le recours introduit par la commune de Watermael-Boitsfort contre le certificat d'urbanisme démontre à quel point les résistances sont importantes. A quel stade en est ce recours contre le certificat d'urbanisme ?

La secrétaire d'Etat répond que ce problème-là est réglé depuis fort longtemps.

Mme Nathalie Gilson souhaite en outre obtenir davantage de détails sur les différentes nuisances induites par la mise à quatre voies : quels sont les endroits où les problèmes se posent ? Quelles sont les critiques, commune par

voorde heeft bovendien een uitbreiding gekregen van de overdekking van de sporen met moestuinen boven de lijnen : waar bevinden die overkappingen zich ?

Welke garanties heeft het Gewest om op een dag een GEN binnen Brussel te hebben, terwijl Brussel nog altijd niet beschikt over een metro die een Europese hoofdstad waardig is ? Het GEN zou de bewoners wel eens de stad kunnen doen ontvluchten en, samen met hen, de fiscale ontvangsten. Men moet dus garanties hebben dat het GEN een goede zaak wordt voor Brussel.

Waar zullen de haltes van het GEN zich bevinden, lijn per lijn ?

De spreker heeft de staatssecretaris horen twijfelen over de procedure van het stedenbouwkundig attest. Die procedure verlengt de termijnen evenwel pas als de aanvraag voor de vergunning afwijkt van de pistes voorgesteld door het stedenbouwkundig attest.

Voor lijn 124, wacht Infrabel ook nog op een vergunning van de Vlaamse overheid : welke contacten heeft de Brusselse regering gehad met die instanties ?

Mevrouw Julie de Groote biedt haar verontschuldigingen aan voor de afwezigheid van de heer Denis Grimberghs, die de drijvende kracht was achter deze discussies.

De spreker onderstreept de noodzaak van een duidelijke inventaris, een schriftelijke boordtabel, om juist te weten hoever het staat met de procedures.

Wat het permanente overleg betreft, strekt de resolutie er niet toe een schuldige aan te wijzen : de reden van de vertraging ligt op alle niveaus, onder meer in de gemeenten. Men moet zorgen voor een follow-up van elk dossier in het kader van een permanent overleg. Op 23 december 2003 is immers een vergunning afgegeven voor de tunnel Schuman-Josaphat, maar de werken staan nog nergens. Tot op vandaag is er geen werk van enige omvang gestart en er is nog altijd geen tijdpad van de werken opgesteld.

De spreker meent dat in het kader van het overleg de burgemeester van Watermaal-Bosvoorde gehoord zou moeten worden. Het debat mag niet via de pers gevoerd worden. Men moet de dialoog organiseren in de parlementaire commissie. De commissie zou daar overigens best een debat over houden.

En hoever staat de afwerking van het netwerk binnen ? Het gaat niet enkel om de haltes zelf, maar ook om de integratie ervan in de omgeving. Men moet daartoe de bestaande stations gebruiken.

De spreker bevestigt opnieuw dat de cdH-fractie voorstander is van het GEN, maar men moet de Brusselaars

commune, qui ont été formulées à l'encontre du RER ? Par ailleurs, Watermael-Boitsfort a obtenu des prolongements de couverture de voies avec des jardins potagers au-dessus des lignes : où se trouvent ces couvertures ?

Enfin, quelles garanties aura la Région d'obtenir un jour un RER intra-bruxellois, alors que Bruxelles ne dispose toujours pas d'un métro digne d'une capitale européenne ? Le RER est susceptible de faire fuir les habitants, et avec eux les recettes fiscales. C'est pourquoi il est nécessaire d'obtenir des garanties que ce RER sera bénéfique pour Bruxelles.

Où seront situés les points d'arrêt du RER, ligne par ligne ?

Enfin, l'oratrice a entendu des doutes formulés par la secrétaire d'Etat quant à la procédure du certificat d'urbanisme. Or, cette procédure n'allonge les délais qu'à partir du moment où la demande de permis s'écarte des pistes proposées par le certificat d'urbanisme.

Pour la ligne 124, Infrabel attend également un permis des autorités flamandes : quels contacts le gouvernement bruxellois a-t-il eus avec ces autorités ?

Mme Julie de Groote excuse tout d'abord l'absence de M. Denis Grimberghs, qui a été l'aiguillon de ces discussions.

L'intervenante insiste sur la nécessité d'avoir un inventaire clair, un tableau de bord écrit, pour savoir exactement où en sont les procédures.

En ce qui concerne la concertation permanente, l'objectif de la résolution n'est pas de rechercher la faute de qui que ce soit : l'origine des retards se trouve à tous les niveaux, et notamment dans les communes. Mais il faut s'assurer du suivi de chaque dossier au sein d'une concertation permanente. En effet, un permis a été délivré le 23 décembre 2003 pour le tunnel Schuman-Josaphat, mais les travaux n'en sont encore nulle part. En effet, à ce jour, aucun travail d'envergure n'a encore été réalisé, et on n'a toujours pas de calendrier d'exécution de ces travaux.

L'oratrice estime qu'il faudrait peut-être, dans le cadre de la concertation, auditionner la bourgmestre de Watermael-Boitsfort. Il ne faudrait pas que le débat se fasse par presse interposée. Il faut se parler au sein de la commission parlementaire. Et tant qu'à faire, il faudrait que la commission puisse avoir un débat à ce sujet.

Concernant la finalisation du réseau intrabrusellois, où en est-on ? Il ne s'agit pas seulement des points d'arrêt eux-mêmes, mais également de leur intégration urbanistique. Il faut à cet égard utiliser les gares existantes.

Enfin, l'intervenante réaffirme que le groupe cdH est favorable au RER, mais il faut démontrer aux Bruxellois

overtuigen van het belang dat zij daarbij hebben. Tijdens het paasweekend had men aan Germoir een bord kunnen zetten met uitleg voor de Brusselaars over het belang van de werken aldaar.

*
* *

De heer Serge de Patoul stelt vast dat mevrouw Françoise Dupuis de commissieleden bevestigt dat zij voorstander is van het GEN. Verschillende politieke fracties sluiten zich daarbij aan.

Nochtans is er bij verschillende actoren die het GEN tot stand moeten brengen – bijvoorbeeld de NMBS – geen dadendrang te merken.

In het verleden hebben alle politieke fracties zonder onderscheid via interpellaties en opmerkingen lucht gegeven aan hun vrees. Is de NMBS echt bereid om het GEN tot stand te brengen ?

Er is bezorgdheid geweest over de aankoop van rollend materieel. In het licht van de noodzakelijke termijnen, moet men nu overgaan tot de *ad hoc* aankopen. Er is nochtans geen enkele ernstige aanwijzing dat de NMBS vooruitgang wil boeken.

De verklaring van de staatssecretaris in het begin van haar betoog is dus politiek veelzeggend. Men moet de NMBS ertoe brengen sommige punten te verduidelijken.

De spreker heeft het vervolgens over het probleem van de haltes in het Gewest. De volksvertegenwoordiger heeft de indruk dat er een gigantische chaos ontstaan is. Het Brussels Gewest beschikt over een indrukwekkend aantal stations. Tegelijk sluit men stations en verkoopt men er. Waar is de samenhang ? De stedenbouwkundige ontwikkeling van het Gewest vereist dat men over een plan van de stations kan beschikken, die echte activiteitenpolen moeten worden.

De heer Serge de Patoul wenst de staatssecretaris aan de tand te voelen over de vooruitgang van de kwestie van de locatie van de haltes van het GEN.

Mevrouw Adelheid Byttebier wenst een aantal opmerkingen te maken i.v.m. de grote vraag naar informatie. Het verbaast niemand dat Groen! voorstander is van openbaar vervoer. Van belang is dat er een effectief groot draagvlak is bij de Brusselaars voor de uitbouw ervan.

Er is nood aan wat de heer Yaron Peszat « des mesures d'accompagnement » noemt.

Om de gemeenten en de bevolking beter te overtuigen is het van belang het GEN te zien als een grote opportuniteit voor meer mogelijkheden inzake openbaar vervoer.

l'intérêt pour eux que revêt ce RER. Rien qu'au Germoir, on aurait pu profiter des travaux du week-end pascal pour mettre un panneau destiné à expliquer aux Bruxellois l'intérêt de ces travaux.

*
* *

M. Serge de Patoul note que d'emblée Mme Françoise Dupuis affirme aux commissaires qu'elle est partisane du RER. Différents groupes politiques la rejoignent.

Pourtant, certains acteurs appelés à réaliser le RER – c'est le cas de la SNCB – manquent d'empressement pour passer aux actes.

Par le passé, tous les groupes politiques confondus ont exprimé cette crainte par voie d'interpellations ou d'interventions. La SNCB a-t-elle une réelle volonté de réaliser le RER ?

Des craintes ont été exprimées au sujet de l'acquisition du matériel roulant. Au regard des délais nécessaires, c'est maintenant qu'il faut procéder aux acquisitions *ad hoc*. Et pourtant, aucune information sérieuse de la SNCB ne prouve une volonté d'avancer.

La déclaration de la secrétaire d'Etat, faite au début de son intervention est donc politiquement significative. Il faut pousser la SNCB à clarifier certains points.

L'orateur évoque ensuite le problème des haltes et des gares en Région bruxelloise. Le député a le sentiment d'un « cafouillis monstre ». La Région bruxelloise dispose actuellement d'un réseau de gares impressionnant. En même temps, on ferme des gares et on en vend. Quelle est la cohérence ? Il est indispensable au développement urbainistique de la Région de pouvoir disposer d'un plan des gares, véritables pôles d'activités.

M. Serge de Patoul souhaite interroger la secrétaire d'Etat sur l'avancement de la question des emplacements des haltes du RER.

Mme Adelheid Byttebier souhaite émettre une série de remarques en rapport avec la grande question de l'information. Personne ne s'étonnera que Groen! soit un fervent défenseur des transports en commun. Il est important qu'il y ait un réel soutien massif des Bruxellois en faveur de leur développement.

Des mesures d'accompagnement comme les appelle M. Peszat sont nécessaires.

Il s'agit de mieux convaincre les communes et la population de l'importance du RER qui sera une occasion de choix pour élargir l'éventail des possibilités en matière de transports en commun.

Van belang is ook te weten waar welke stations zullen komen. In hoeverre is de staatssecretaris op de hoogte wat waar staat te gebeuren ?

Bestaan er boordtabellen ? Kan de staatssecretaris nauwgezet volgen wat waar gebeurt ?

Voorts haalt spreekster een voorbeeld aan dat zich voordeed in Schaarbeek, waar er momenteel werken voor het GEN aan de gang zijn, waar bewoners heel wat vragen over hebben en waarvoor zij geen of tegenstrijdige antwoorden krijgen.

Komt er een halte aan de kant van het Josaphatpark of komt er een halte aan de lijn 161 aan de kant van de Rogierlaan ? Sommige bewoners hebben sinds jaren een huurcontract met de NMBS-Holding voor het gebruik van de spoorwegbermen. Jaarlijks ontvangen deze huurders hiervoor een factuur voor een bedrag van ± 40 EUR. Sommige eigenaars wisten niet eens dat een stuk van hun achtertuin eigendom was van de NMBS-Holding. Plots ontvangen de bewoners via aangetekende brief het bevel de helft van de tuin compleet in de oorspronkelijke toestand te herstellen. De bewoners zoeken informatie en er wordt hen telefonisch uitgelegd dat het een overdracht betreft van deze gronden van de NMBS-Holding aan het BIM, dat belast zal worden met het beheer ervan. Een andere keer is de uitleg dat de gronden nodig zijn voor werken. Nog een andere keer klinkt het antwoord dat er een elektriciteitscabine wordt geplaatst. Volgens een allerlaatste bericht zou blijken dat het helemaal niet nodig is om de gronden te recupereren en dat de NMBS-Holding overhaast zou gehandeld hebben.

Spreekster durft te hopen dat de bewoners een aangetekende brief zullen krijgen die hen dit bevestigt.

Noch op gemeentelijk vlak, noch op gewestelijk vlak kunnen politici het juiste antwoord vinden.

Heeft de Staatssecretaris wel een klare kijk op deze werkzaamheden ?

De heer Willem Draps is van plan om het dossier in een ruimer kader te plaatsen. Hij zal de problematiek van de vertraging, de Diabolo, de stations en de vierhoek van Schaarbeek te berde brengen.

De staatssecretaris heeft in verband met de vertraging gewag gemaakt van een termijn van achttien maanden voor de uitvoering van het GEN. Daartoe hadden de federale Staat en de drie Gewesten zich bij overeenkomst verbonden. Het ging om een verplichte termijn, die niet erg realistisch was, aangezien er nog effectenstudies moesten worden uitgevoerd.

Niemand zal de staatssecretaris verwijten dat die termijn niet in acht is genomen. Het kon niet anders.

Il est aussi important de savoir quelles gares seront créées et où. Dans quelle mesure la secrétaire d'État sait-elle ce qui se fait et où ?

Y-a-t-il des tableaux de bord ? La secrétaire d'Etat peut-elle suivre avec précision ce qui se fait et où ?

L'oratrice cite ensuite l'exemple de Schaarbeek où des travaux du RER ont lieu pour l'instant et où les habitants ne reçoivent pas de réponse ou alors des réponses contradictoires aux nombreuses questions qu'ils se posent.

L'arrêt de la ligne 161 sera-t-il du côté du parc Josaphat ou du côté de l'avenue Rogier ? Certains habitants ont depuis des années un contrat de location avec la SNCB Holding pour l'utilisation des bordures des voies ferrées. Ils reçoivent chaque année une facture d'environ 40 EUR. Certains propriétaires ne savaient même pas qu'une partie du jardin derrière leur maison appartient à la SNCB Holding. Et soudain, ils reçoivent un courrier recommandé leur enjoignant de remettre la moitié de leur jardin dans son pristin état. Les habitants s'informent et on leur explique par téléphone que la SNCB Holding va transférer ces terrains à l'IBGE qui en assurera la gestion. Une autre fois, on leur explique que ces terrains sont nécessaires dans le cadre des travaux. Une autre fois encore, on répond que c'est pour placer une cabine électrique. Aux dernières nouvelles, il ne serait pas du tout nécessaire de récupérer les terrains et la SNCB Holding aurait agi avec précipitation.

L'oratrice ose espérer que les habitants recevront un courrier recommandé confirmant cette information.

Les hommes politiques ne parviennent pas à trouver la bonne réponse, ni au niveau communal, ni au niveau régional.

La secrétaire d'État a-t-elle une vue claire sur ces travaux ?

M. Willem Draps se propose d'évoquer une vision plus globale du dossier. Son intervention abordera la problématique du retard, le Diabolo, la problématique des gares et enfin le quadrilatère de Schaarbeek.

A propos du retard, la secrétaire d'Etat a évoqué le délai de dix-huit mois pour la mise en œuvre du RER, prévu par convention, qui engageait tant l'Etat fédéral que les trois Régions. Il s'agit d'un délai d'ordre, peu réaliste compte tenu de la nécessité de procéder notamment à des études d'incidences.

Personne ne songe à reprocher à la secrétaire d'Etat le fait que ce délai n'ait pas été respecté. Il ne pouvait pas l'être.

Niettemin is de vertraging geen achttien maanden meer maar veel meer. De commissie heeft het recht te weten waarom. Een uitleg waarop de heer de Patoul heeft gezinspeeld, is dat de NMBS, die toenertijd nog een geheel was, het GEN nooit als een van de prioritaire opdrachten heeft beschouwd en liever hogesnelheidslijnen bouwde.

Men heeft de NMBS moeten verplichten om echt aan het werk te gaan.

Daarna is de NMBS erg gehinderd door de grote hervorming van de structuren.

Heeft de staatssecretaris echt het gevoel dat Infrabel er ook voor iets tussen zit ? Heeft Infrabel te laat gereageerd, te laat dossiers ingediend, zowel wat de stedenbouwkundige attesten als de stedenbouwkundige vergunningen betreft ? Heeft de staatssecretaris een gesprekspartner die aandringt en haar voortdurend op de huid zit ? Heeft de staatssecretaris de indruk dat Infrabel de voortgang van bepaalde dossiers op de voet volgt ? Vraagt Infrabel om een soort taskforce op te richten met toplui van Infrabel en van het BROH en het kabinet van de staatssecretaris om op geregelde tijdstippen, bijvoorbeeld eenmaal per maand, te rapporteren over de voortgang van de procedures ? Voor uitzonderlijke projecten moeten uitzonderlijke procedures worden opgezet !

De staatssecretaris lijkt te zeggen dat een van de verklaringen voor de vertraging de optie was om eerst stedenbouwkundige attesten aan te vragen en daarna vergunningen. Nochtans kon met het attest de weg worden vrijgemaakt. Voor lijn 161 kon, met de afgifte zelf van het attest, een beslissing worden genomen over een eventuele tunnel. Net zoals mevrouw Dupuis, vindt de heer Draps het niet redelijk om een tunnel te bouwen.

Het nut van stedenbouwkundige attesten is dat de ene of de andere optie wordt bekrachtigd. Het is niet redelijk om de aanvrager van een stedenbouwkundige vergunning te vragen om te werken met detailplannen terwijl de voorname opties nog niet zijn gelicht. Voor lijn 161, was een stedenbouwkundig attest erg nuttig vanaf het moment dat dit stedenbouwkundig attest, met 41 voorwaarden, was afgegeven. De optie van een eventuele tunnel was definitief van tafel geveegd en er hoeft achteraf niet meer over gesproken worden.

In het verleden, heeft de NMBS het altijd altijd normaal gevonden om die procedure van stedenbouwkundige attest, die overigens ook in andere Gewesten gangbaar was, te volgen.

Inzake de Diabolo, herinnert de heer Draps eraan dat er in het begin een juridische discussie was over het feit of het al dan niet noodzakelijk was om het GBP gedeeltelijk te herzien voor de terugkeer van de vierde tak van de

Néanmoins, les retards ne sont plus de l'ordre de dix-huit mois, mais il s'agit de délais infiniment plus importants. Le rôle de la commission est de comprendre pourquoi. Une des explications auxquelles M. de Patoul a fait allusion, est que la SNCB, à l'époque unitaire, n'a jamais considéré le RER comme une de ses missions prioritaires, préférant notamment se lancer dans la construction des lignes à grande vitesse.

Il a fallu forcer la main à la SNCB pour que celle-ci se mette réellement à l'œuvre.

Ensuite, la SNCB a été fort perturbée dans son fonctionnement par la réforme importante de ses structures.

La secrétaire d'Etat a-t-elle le sentiment qu'une part de la responsabilité vient d'Infrabel ? Infrabel a-t-elle tardé à réagir, à introduire certains dossiers, tant au niveau des certificats d'urbanisme que des permis d'urbanisme ? Est-ce que la secrétaire d'Etat a un interlocuteur zélé qui se montre insistant et qui se rappelle à la secrétaire d'Etat de manière permanente ? Est-ce que la secrétaire d'Etat a l'impression qu'Infrabel se soucie semaine après semaine de l'avancement des différents dossiers ? Est-ce qu'Infrabel demande d'établir une sorte de task force entre les responsables d'Infrabel et de l'AATL et le cabinet de la secrétaire d'Etat concerné pour faire le point à des intervalles réguliers, par exemple une fois par mois, sur l'avancement des procédures ? A projet exceptionnel, procédures exceptionnelles !

La secrétaire d'Etat a semblé indiquer qu'une des explications des retards a été l'option de passer d'abord par des certificats d'urbanisme et ensuite par la délivrance de permis. Pourtant, le certificat a permis de déblayer, ou de défricher les dossiers. Ainsi pour la ligne 161, la question d'un éventuel tunnel a pu être tranchée par la délivrance même du certificat. Comme Mme Dupuis, M. Draps n'estime pas raisonnable de prévoir une mise en tunnel.

L'utilité de la procédure des certificats d'urbanisme est de valider l'une ou l'autre option. Il n'est pas raisonnable de demander au demandeur de permis d'urbanisme de travailler sur des plans de détails tant que les options principales n'ont pas été levées. Dans le cas de la ligne 161, un certificat d'urbanisme était fort utile à partir du moment où ce certificat d'urbanisme, assorti de 41 conditions avait été délivré. L'option d'un éventuel tunnel était définitivement éliminée et il ne fallait pas en rediscuter par la suite.

Par le passé, la SNCB a toujours considéré comme naturel de passer par cette procédure de certificat d'urbanisme qui a d'ailleurs également été suivie dans d'autres Régions.

En ce qui concerne le Diabolo, M. Draps rappelle qu'à l'origine, il existait une controverse juridique quant à la nécessité ou non de procéder à une révision partielle du PRAS pour le retour de la quatrième branche du Diabolo

Diabolo naar het station van Schaarbeek-Vorming. In de voorschriften van het GBP, wordt in die zone zeer duidelijk verwezen naar de noodzaak van verbindingssporen, zonder preciseringen over het tracé. De nogal vage formule van het GBP valt te verklaren door het feit dat er in die tijd nog geen sprake was van de Diabolo. Er was alleen sprake van verbindingen met het emplacement van Schaarbeek-Vorming.

Kan de verbinding van de vierde tak van de Diabolo al dan niet als een toegangsspoor tot het station van Schaarbeek-Vorming worden beschouwd ?

Na die controverse over het GBP en omwille van de rechtszekerheid, vond het GewOP inderdaad dat het beter was het GBP wegens het openbaar nut te wijzigen. Waarom heeft het, toen dit standpunt duidelijk werd gemaakt in het GewOP, nog ongeveer drie jaar geduurd voor er een procedure op touw werd gezet om het GBP gedeeltelijk te herzien ?

Die procedure is uiterst omslachtig en tijdrovend. De staatssecretaris heeft zopas geponeerd dat die beslissing op de agenda staat van de ministerraad van donderdag 19 april.

Voorts zal de NMBS stations bouwen waar grond beschikbaar is, zonder veel uit te kijken naar de integratie in het stedelijk weefsel of in het bestaande MIVB-net.

De heer Willem Draps meent dat de regering het voorouw had moeten nemen en zich slagkrachtiger had moeten opstellen. Het was de kans om te anticiperen op de vraagstukken van stedenbouwkundige aard. De spreker is niet van mening dat Brussel over een bijzonder dicht netwerk beschikt. Hij verwijst naar Berlijn, Kopenhagen en Wenen. Die steden zijn opgebouwd rond stoppunten, echte polarisatiepunten in het stadsweefsel. In Kopenhagen zijn de stopplaatsen van de S-Bahn plaatsen waar winkels en openbare voorzieningen te vinden zijn.

Het is paradoxaal te moeten vaststellen dat, op een moment dat de laatste vergunningen voor lijn 161 worden afgegeven, niemand precies kan aanduiden waar de stopplaatsen liggen tussen het station Brussel-Schuman en het station Schaarbeek-Vorming of Brussel-Noord. In het GBP stonden geen verplichtingen wat de plaatsen betreft. Waar komt er bijvoorbeeld een stopplaats in de buurt van Erasmus op lijn 50 ? Er zou over gesproken moeten worden.

De regering had meer slagkracht moeten tonen en had de precieze locatie van de toekomstige stopplaatsen kunnen laten bestuderen.

Tot slot brengt de spreker de vierhoek te berde om de zijdelingse kruisingen te vermijden. De vergunning was verwacht tegen 2008. Wat heeft de staatssecretaris te zeg-

vers la gare de Schaerbeek-Formation. Dans les prescriptions littérales du PRAS, une allusion très claire dans cette zone-là sans précisions de tracé, établit la nécessité de voies de raccordement. La formule assez floue du PRAS s'explique par le fait qu'à l'époque, il n'était pas encore question du Diabolo. Il était simplement question des différents raccordements au site de Schaerbeek-Formation.

Est-ce que le raccordement de la quatrième branche du diabolo peut ou non être considéré comme une voie d'accès à la gare de Schaerbeek-Formation ?

Suite à cette controverse sur le PRAS et par souci de sécurité juridique, le PRD a effectivement considéré qu'il conviendrait plutôt de procéder à la modification du PRAS pour cause d'utilité publique. A partir du moment où le PRD adoptait cette position, pourquoi avoir attendu presque trois ans pour débuter une procédure de mise en révision partielle du PRAS ?

Cette procédure est excessivement lourde; elle prendra beaucoup de temps. La secrétaire d'Etat vient d'indiquer que cette décision est mise à l'agenda du conseil des ministres du jeudi 19 avril.

A propos des gares, la SNCB implantera des gares en fonction des terrains disponibles sans se préoccuper beaucoup de leur insertion dans le tissu urbain ou de leur adéquation par rapport au réseau existant de la STIB.

M. Willem Draps pense que le gouvernement eût dû prendre l'initiative et faire preuve de plus de volontarisme. C'était l'occasion d'anticiper les questions d'aménagement du territoire. L'orateur n'est pas d'avis que Bruxelles dispose d'un réseau particulièrement dense. Il évoque les villes de Berlin, de Copenhague ou de Vienne. Ces villes se sont formées autour des points d'arrêt, véritables points de polarisation du tissu urbain. Ainsi à Copenhague, les points d'arrêt du S-Bahn sont des points de polarisation où l'on trouve des commerces et des équipements publics.

Il est paradoxal de constater qu'au moment où l'on délivre les derniers permis pour la ligne 161, personne ne peut encore situer avec précision les points d'arrêt entre la gare de Bruxelles Schuman et la gare de Schaerbeek-Formation ou de Bruxelles Nord. Personne ne le peut puisque le PRAS ne prévoyait pas de locations contraires. Où se situera par exemple le point d'arrêt sur la ligne 50 à proximité d'Erasme ? Il devrait y avoir débat.

Le gouvernement aurait dû faire preuve de plus de volontarisme et aurait pu faire étudier la situation précise de ces futurs points d'arrêt.

Enfin, l'orateur évoque le quadrilatère dont le but est d'éviter les cisaillements. Le permis était attendu pour 2008. Que peut dire la secrétaire d'Etat à ce propos concer-

gen over de termijnen ? Die werken zullen geen grote invloed hebben op het stadsweefsel in de buurt.

Staatssecretaris Françoise Dupuis zegt dat de kwestie weer voor het voetlicht is gebracht door de pers en dat zij erop ingegaan is. Aan de Brusselaars zou weinig positiefs zijn gezegd. Een van de voorzorgsmaatregelen die in dit dossier moeten worden genomen is een betere communicatie vanwege de ministers, de NMBS en de componenten ervan. Dat punt moet worden aangepakt. Voor vele dossiers is er echter geen probleem.

Het debat heeft de verdienste gehad dat slapende honden wakker zijn gemaakt. Op 2 april heeft het nationaal stuurcomité GEN vergaderd. De staatssecretaris zit daar niet in. Minister Pascal Smet en mevrouw Dupuis hebben beslist om een interne gewestelijke werkgroep op te richten om met Infrabel bilaterale gesprekken te voeren.

Vervolgens maakt de staatssecretaris gewag van de vele contacten die zij heeft met de verschillende operatoren.

Het GEN-dossier is inderdaad een groot en politiek heikel dossier, waardoor keuzes moeten worden gemaakt. Voorts moet het op dezelfde manier worden behandeld als andere stedenbouwkundige dossiers. Er bestaan geen twee snelheden. De snelheid hangt ook af van die van de aanvrager.

Aangezien de vertraging de schuld is van de tegenstanders, wenste de staatssecretaris meteen haar schouders te zetten onder het GEN-project.

De staatssecretaris kan niet zeggen waarom het Vlaams Gewest in een bepaald stadium van de procedure zit. Die kwesties worden in het nationaal stuurcomité GEN besproken.

Zodra ze kan, zal de staatssecretaris de antwoorden geven die ze heeft. Zij benadrukt dat het debat van 19 maart in de pers weerklank gekregen heeft, waar de vraag is gesteld waarom het Brussels Gewest schuld heeft aan de vertragingen van het GEN. De heer Luc Lallemand heeft gesteld dat de problemen op verschillende plaatsen schuilen. Ook in Vlaanderen zorgen stedenbouwkundige procedures voor vertraging, beroepen en andere tegenslagen.

Het verwondert de staatssecretaris dat mevrouw Julie De Groote pleit voor een meer educatieve voorstelling, terwijl ze zaken naar voren schuift die het dossier bemoeilijken. De gemeentelijke colleges zijn een schakel in de stedenbouwkundige procedure, maar die blijft een gewestelijke verantwoordelijkheid. Het Gewest beslist rekening houdend met de adviezen van de gemeenten.

Naar aanleiding van het incident in de pers, heeft de staatssecretaris zich afgevraagd of de NMBS wil investeren in het GEN in het Brussels Gewest. Over het nut van het

nant les délais ? Ces travaux n'ont pas d'influence énorme au niveau du tissu urbain environnant.

La secrétaire d'Etat Françoise Dupuis rappelle en exergue comment le débat a connu un sursaut d'intérêt par voie de presse et comment elle a été amenée à s'inscrire dans cette démarche. Des choses peu positives avaient été dites aux Bruxellois. Parmi les précautions à prendre dans ce dossier, il y a la politique de communication tant des ministres responsables que de la SNCB et de toutes ses composantes. Ce point mérite un redressement. Toutefois, aucun problème ne se pose pour de nombreux dossiers.

Le débat initié a eu le mérite de « réveiller le monstre ». Ainsi, le 2 avril dernier a eu lieu une réunion du Comité de pilotage national RER. La secrétaire d'Etat n'en fait pas partie. De leur côté, le ministre Pascal Smet et Mme Dupuis elle-même ont décidé de remettre en place un groupe de travail régional interne afin d'établir des contacts bilatéraux avec Infrabel.

Ensuite, la secrétaire d'Etat évoque les nombreux contacts qu'elle entretient avec les différents opérateurs.

Le dossier RER est certes considérable et politiquement délicat ce qui nécessite des arbitrages. Ceci étant, il doit être traité sur le même pied que d'autres dossiers d'urbanisme. Il n'existe pas deux vitesses. La vitesse dépend d'ailleurs aussi de celle du demandeur.

Puisqu'il a été dit que les retards provenaient des opposants, la secrétaire d'Etat a souhaité souligner d'emblée son soutien au projet RER.

Il n'est pas possible à la secrétaire d'Etat de dire pour quelles raisons précises la Région flamande se situe dans telle ou telle étape de sa procédure. Ces questions sont discutées au Comité de pilotage national RER.

Dès que possible, la secrétaire d'Etat fournira les réponses dont elle dispose. Elle souligne que le débat du 19 mars dernier a été publié dans la presse sous le libellé « pourquoi la Région bruxelloise est-elle responsable des retards du RER ? ». M. Luc Lallemand n'a pas caché que les problèmes se situent à divers endroits. En Flandre aussi, les procédures urbanistiques entraînent des retards, des recours et d'autres contremorts.

La secrétaire d'Etat s'étonne que Mme Julie De Groote plaide en faveur d'une présentation plus pédagogique, alors qu'elle avance des éléments de nature à compliquer le dossier. Les collèges communaux certes sont des éléments de la procédure urbanistique, mais celle-ci demeure une responsabilité régionale. C'est la Région qui tranche en tenant compte des avis des communes.

A l'occasion de l'incident provoqué dans la presse, la secrétaire d'Etat s'est interrogée sur la volonté de la SNCB d'investir en Région bruxelloise dans le RER. Le débat sur

GEN is al beslist, iedereen steunt het project. Heeft de NMBS zelf de nodige middelen uitgetrokken ? Zijn die beschikbaar ? Hoe zullen ze ter beschikking worden gesteld ? De wijzigingen van de NMBS-structuur geven de indruk dat er een intern ping-pong spel heeft plaatsgehad.

De staatssecretaris hoopt dat de situatie is uitgeklaard en dat de NMBS echt bereid is om te bewijzen dat de hoofdstad mag hopen op de modernisering van bepaalde infrastructuur. De technische dossiers zijn klaar en zitten goed in elkaar. De politieke tegenpool van de NMBS moet in gang schieten. Het zou jammer zijn mocht de NMBS niet de middelen hebben voor die investering.

Meer dan anderhalf jaar wachten alvorens een vergunning aan te vragen terwijl er met een stedenbouwkundig attest al wat werk geleverd is, bewijst dat er geen haast is. Als er gewacht wordt met de demonstratie van de technieken om de trillingen te vermijden en de omwonenden gerust te stellen, schat men het gevaar voor achterstand slecht in. De NMBS is dus voor een groot deel verantwoordelijk voor de vertragingen.

Ontegensprekelijk is er goede wil van alle kanten. Er kan vooruitgang worden geboekt op voorwaarde dat de hoogste niveaus zich niet meer bezighouden met de latere afgifte van een halve vergunning maar zich prioritair buigen over de middelen die nodig zijn voor de investeringen. Wellicht moet het Gewest het debat organiseren want het is vragende partij.

Voor moeilijke situaties zijn er vele procedures. Dat was het geval met lijn 161. In juni 2004, te weten na de verkiezingen, heeft de staatssecretaris het stedenbouwkundig attest gekregen. Een maand later heeft de gemeente beroep ingesteld. Het dossier is erg goed onderzocht en er is geen vertraging. Gesteld dat dit het geval was, dan heeft dat met een unrealistische belofte van 18 maanden te maken, die ten andere door de voorgangers van mevrouw Dupuis is gedaan. Voor lijn 50 hebben lange procedures geen zin.

De staatssecretaris heeft bovendien geen antwoord op alle gestelde vragen, inzonderheid de vraag over de herschikking van de stations. Beliris onderzoekt de zaak op dit ogenblik. De studie zal klaar zijn tegen de lente van 2007 en zal de discussie weer aanzwengelen. De halte op lijn 50 komt er tussen het Rad en Elishout. De technische kant ervan wordt nog bekeken.

De heer Willem Draps maakt gewag van een tweede stopplaats in het GBP die bovendien niet gepreciseerd is. De stopplaats komt op de grens van het Gewest aan de kant van de Pede. Er was sprake van een verbinding met « people mover » naar Erasmus. Is daar geen sprake meer van ?

De staatssecretaris antwoordt dat zij daarvan niet heeft horen spreken en komt terug op de stopplaats aan het Rad. Er moeten technische voorzorgen worden genomen.

l'utilité du RER a été tranché, chacun soutient le projet. La SNCB a elle-même prévu les moyens nécessaires ? Ces moyens sont-ils disponibles ? De quelle manière ces moyens seront-ils mis à disposition ? Les modifications de la structure interne de la SNCB donnent à penser qu'un jeu interne de ping-pong a eu lieu.

La secrétaire d'Etat espère que cette situation étant clarifiée, la SNCB est vraiment prête à prouver que la capitale est en droit d'attendre certaines modernisations de ses infrastructures. Les dossiers techniques sont prêts et ils sont bien faits. Le pendant politique de la SNCB doit se mettre en marche. Il serait infiniment regrettable que la SNCB ne se soit pas donné les moyens de cet investissement.

Attendre plus d'un an et demi avant d'introduire une demande de permis alors qu'il y a eu un défrichage par un certificat d'urbanisme, prouve un manque d'empressement. Attendre avec la démonstration simple de techniques qui permettent de pallier les problèmes de vibrations à la satisfaction des riverains, c'est ne pas saisir le risque des retards. La SNCB a donc plus que sa part dans les retards.

Incontestablement, la bonne volonté existe de part et d'autre. Il y aura moyen d'avancer, à condition que les plus hauts niveaux concernés ne se préoccupent plus de la délivrance retardée d'un demi-permis mais prioritairement des moyens nécessaires aux investissements. Sans doute est-ce à charge de la Région d'organiser les discussions, puisqu'elle est partie demanderesse.

Les situations difficiles demandent des procédures multiples. Cela a été le cas pour la ligne 161. En juin 2004, c'est-à-dire après les élections, la secrétaire d'Etat a reçu le certificat d'urbanisme. Un mois plus tard, la commune a introduit un recours. Le dossier a été fort bien étudié et n'est aucunement en retard. A supposer qu'il le soit, c'est par rapport à une promesse peu réaliste de 18 mois, faite au demeurant par les prédécesseurs de Mme Dupuis. Pour la ligne 50, de longues procédures ne présentent aucun intérêt.

Par ailleurs, la secrétaire d'Etat n'a pas réponse à toutes les questions posées, notamment celle qui concerne le redéploiement des gares. Beliris conduit actuellement une étude à ce sujet. Elle sera prête pour le printemps 2007 et permettra de relancer la discussion. La halte de la ligne 50 est définie entre La Roue et le CERIA. A ce sujet, des vérifications techniques sont en cours.

M. Willem Draps évoque une deuxième halte prévue au PRAS et non précisée par ailleurs. Elle se situait à la limite de la Région du côté de la Pède. Une jonction par *people mover* vers le site Erasme avait été évoquée. Ce projet est-il abandonné ?

La secrétaire d'Etat répond ne pas avoir entendu parler de ce projet et revient à l'idée d'une halte à La Roue. Des précautions techniques sont nécessaires.

Met de Diesdelle is men bezig. De onteigeningen voor de loopbrug van Etterbeek zijn bezig.

Er wordt onderzoek gedaan naar een halte in Evere, bij Bordet en in Haren.

De staatssecretaris weet niet waarom men drie jaar heeft gewacht alvorens van start te gaan met de procedure voor de gedeeltelijke herziening van het GBP. Het lag niet op haar weg om die procedure te starten. De procedure kan nu doorgaan. Die termijnen hebben zeker te maken met de betrekkingen tussen het Gewest en de NMBS.

De effectenstudie voor de vierhoek en de onteigeningen is aan de gang en zou in juli 2007 moeten worden bekendgemaakt. Er zijn nog enkele problemen met de onteigeningen. De staatssecretaris maakt zich zorgen over de minder gegoede lieden voor wie een verhuizing en een ander huis een heikale zaak zijn.

Voor de contacten met de buurtbewoners moet er een informatiebureau worden aangesteld. Dit is geen taak van het Gewest maar van de bouwheer. Het Gewest mag het vragen en zelfs eisen. Waarom zouden de buurtbewoners niet mogen weten wat er gebeurt ? Het is niet gemakkelijk om te garanderen dat ze het genot zullen hebben van terreinen waarvan ze geen eigenaar zijn maar het is normaal dat wordt gezegd waarom er eventueel een verandering komt. De bouwheer zou geen tegenstrijdige informatie mogen geven. Mevrouw Byttebier heeft gelijk daarop te hameren. Er wordt gecommuniceerd op grond van beslissingen en niet omgekeerd. Er moet een gesprekspartner zijn binnen de NMBS.

De staatssecretaris is niet verantwoordelijk voor de werken aan de Josaphattunnel die in de startfase verkeren.

Ten slotte is het normaal dat de staatssecretaris voor stedenbouw het over « fouten » heeft gehad als reactie op de problematiek die door de pers is ontstaan na de hoorzitting van 19 maart 2007.

Voorzitter Willem Draps dankt de staatssecretaris en nodigt de commissieleden uit om bijkomende vragen te stellen.

*
* *

De heer Yaron Pesztat vraagt of het Brussels Gewest vertegenwoordigd was tijdens de vergadering van het laatste nationaal stuurcomité GEN en zo ja, door wie ? Op welke data werden de stedenbouwkundige attesten aangevraagd ?

Staatssecretaris Françoise Dupuis antwoordt dat minister Pascal Smet het Brussels Gewest heeft vertegenwoordigd tijdens de vergadering van het stuurcomité van het GEN op 2 april 2007.

Le Vivier d'Oie est en cours. Les expropriations pour la passerelle d'Etterbeek sont en cours.

Des études seront lancées pour la halte d'Evere et la halte de Bordet. Une étude est en cours pour une halte à Haren.

La secrétaire d'Etat ignore pourquoi on a attendu trois ans avant de lancer la procédure de révision partielle du PRAS. Cette ouverture de procédure ne lui appartenait pas. La procédure peut maintenant suivre son cours. Ces délais sont certainement liés aux discussions entre la Région et la SNCF.

L'étude d'incidences pour le quadrilatère et ses expropriations est en cours et devrait être publiée en juillet 2007. Il existe quelques problèmes d'expropriation. La secrétaire d'Etat se dit être soucieuse de personnes moins fortunées pour qui un déménagement et un rachat sont délicats.

A propos des relations avec les riverains, il faut identifier un bureau d'informations. Cette tâche n'incombe pas à la Région mais au maître de l'ouvrage. La Région peut le demander et même l'exiger. En effet, pourquoi les riverains ne sauraient-ils pas ce qui arrive ? S'il est difficile de leur garantir la jouissance de terrains dont ils ne sont pas propriétaires, il est normal de donner les raisons d'un éventuel changement. Le maître de l'ouvrage ne devrait pas donner des informations contradictoires. Mme Byttebier a raison d'insister là-dessus. La communication se fait à partir des décisions et non inversement. Il faut qu'il y ait un seul interlocuteur au sein de la SNCF.

La secrétaire d'Etat n'est pas responsable de travaux du tunnel Josaphat qui d'ailleurs sont dans leur phase de lancement.

Enfin, il est normal que la secrétaire d'Etat responsable de l'urbanisme ait raisonnable en concepts de « faute » pour réagir à la problématique lancée par voie de presse suite à l'audition du 19 mars 2007.

Le Président Willem Draps remercie la secrétaire d'Etat et invite les commissaires à poser des questions complémentaires.

*
* *

M. Yaron Pesztat demande si la Région bruxelloise était représentée lors de la réunion du dernier Comité national de pilotage du RER, et, dans l'affirmative, par qui ? Par ailleurs, à quelles dates les demandes de certificats d'urbanisme ont-elles été introduites ?

La secrétaire d'Etat Françoise Dupuis répond c'est le ministre Pascal Smet qui a représenté la Région bruxelloise lors de la réunion du comité de pilotage du RER du 2 avril 2007.

Inzake lijn 161, is de eerste aanvraag om stedenbouwkundig attest gedaan in november 2002 : een effectenstudie is daarna uitgevoerd, van januari tot oktober 2003. Met de resultaten van die studie in de hand, is een tweede aanvraag om stedenbouwkundig attest ingediend, op 29 oktober 2003. Het openbaar onderzoek heeft plaatsgehad van 30 oktober tot 30 november 2003. Dat openbaar onderzoek heeft zowat 681 bezwaarschriften opgeleverd. In december 2003, heeft de gemeente Watermaal-Bosvoorde een ongunstig advies afgeleverd en heeft ze gevraagd dat de mogelijkheid van een ondergrondse verbinding wordt onderzocht. Die mogelijkheid is van tafel geveegd. Op 16 juni 2004, heeft de gemachtigde ambtenaar het stedenbouwkundig attest afgegeven, met 41 voorwaarden. Tegen dit stedenbouwkundig attest is op 19 juli 2004 beroep ingesteld. Na een overlegprocedure is op 30 juni 2005 een nieuw stedenbouwkundig attest afgeleverd. Infrabel heeft de vergunningaanvraag pas in november 2006 ingediend omdat het dossier pas in februari 2007 volledig was. Sedertdien wordt de procedure voortgezet.

De heren Yaron Pesztat en Willem Draps vragen dat alle nadere inlichtingen over het tijdpad van de procedures bij het verslag worden gevoegd (zie bijlage 2).

Staatssecretaris Françoise Dupuis gaat akkoord om al die uitleg bij het verslag te voegen en niet alleen over lijn 161 maar ook over alle andere lijnen. Voor Diabolo weet men hoe de vork in de steel zit.

Mevrouw Julie de Groote geeft toe dat daar waar er een gewestelijke verantwoordelijkheid is, men de doos van Pandora niet mag openen door de gemeentebesturen op de rooster te leggen. Het klopt dat er altijd gevaar is dat er daarover voortdurend wordt geïnterpelleerd. Als men over een boordtabel beschikt en een goede coördinatie, zal het probleem worden opgelost.

Is er over de vergadering van het stuurcomité GEN van 2 april een verslag opgesteld ?

Staatssecretaris Françoise Dupuis antwoordt ontkennend : dat comité is na enige tijd van inactiviteit weer aan de slag gegaan, wat goed nieuws is. Na die vergadering, is beslist om een lokaal comité op te richten, wat ook goed nieuws is. In het zog daarvan, is een nieuw tijdpad opgesteld dat optimistischer is dan hetwelk door de heer Lallemand aangekondigd werd. De staatssecretaris zal het Parlement te gepassten tijde melden hoe het zit met het dossier. Het heeft immers geen zin om allerlei zaken aan te kondigen : de werkelijkheid ligt waarschijnlijk tussen de eerste visie, te weten een tijdpad van 18 maanden, en het apocalyptische tijdschema dat onlangs door de heer Lallemand is aangekondigd, te weten een meer realistisch tijdschema.

Voorzitter Willem Draps stelt voor om de hoorzitting met de staatssecretaris hier te sluiten als geen enkel lid nog

Pour ce qui concerne la ligne 161, la première demande de certificat d'urbanisme a été faite en novembre 2002 : une étude d'incidences a ensuite été réalisée de janvier à octobre 2003. Fort des résultats de cette étude, une deuxième demande de certificat d'urbanisme a été introduite le 29 octobre 2003. L'enquête publique a alors pu se dérouler du 30 octobre au 30 novembre 2003. Cette enquête publique a récolté quelque 681 réclamations. En décembre 2003, la commune de Watermael-Boitsfort a remis un avis défavorable, et a demandé que soit étudiée la possibilité de mise sous terre. Cette possibilité a été écartée. Le 16 juin 2004, le fonctionnaire délégué a délivré le certificat d'urbanisme, assorti de 41 conditions. Un recours a été introduit contre ce certificat d'urbanisme le 19 juillet 2004. Au terme de toute une procédure de concertation, un nouveau certificat d'urbanisme a été délivré le 30 juin 2005. Infrabel n'a introduit la demande de permis qu'en novembre 2006, le dossier n'étant complet qu'en février 2007. Depuis lors, la procédure suit son cours.

MM. Yaron Pesztat et Willem Draps demandent que toutes les précisions concernant le calendrier des procédures soient jointes au rapport (voir annexe 2).

La secrétaire d'Etat Françoise Dupuis marque son accord pour joindre au rapport toutes ces explications, non seulement au sujet de la ligne 161, mais aussi des autres lignes. Pour le Diabolo, on sait ce qu'il en est.

Mme Julie de Groote admet que là où il y a une responsabilité régionale, il ne faut pas ouvrir la boîte de Pandore en auditionnant les autorités communales. Il est vrai qu'il y a toujours un risque que des interpellations reviennent sans cesse à ce sujet. Mais si on dispose du tableau de bord et d'une coordination très forte, ce problème sera résolu.

En ce qui concerne la réunion du comité de pilotage RER du 2 avril, un compte rendu a-t-il été établi ?

La secrétaire d'Etat Françoise Dupuis répond par la négative : ce comité a été remis en place après une certaine période d'inactivité, ce qui est une bonne nouvelle. Suite à cette réunion, il a été décidé de mettre en place un comité local, ce qui est une autre bonne nouvelle. Dans la foulée, un nouveau calendrier a été établi, qui est plus optimiste que celui qui a été annoncé par M. Lallemand. La secrétaire d'Etat communiquera au Parlement en temps utile l'état d'avancement du dossier. En effet, il est inutile de faire des effets d'annonce : entre la vision de départ, qui était un calendrier « écrasé » de 18 mois, et le calendrier apocalyptique annoncé récemment par M. Lallemand, la réalité se trouve probablement entre les deux : on s'oriente aujourd'hui vers un calendrier plus réaliste.

Le Président Willem Draps propose de clôturer ici l'audition de la secrétaire d'Etat, si plus aucun membre ne sou-

het woord wenst te nemen. Hij dankt de staatssecretaris voor de antwoorden op de vragen van de commissieleden.

4. Uiteenzetting van de mede-indieners van het voorstel van resolutie

De heer Rudi Vervoort heeft het GEN-dossier van in het begin gevuld en herhaalt dat het Parlement zich al heeft uitgesproken over de politieke wil om het GEN te verwezenlijken en onder welke voorwaarden : het net moet niet alleen ten goede komen aan de pendelaars, maar ook en vooral aan de Brusselaars (gedr. st. A-109/1 – 99/00 en A-170/1 – 00/01). Dit voorstel van resolutie sluit aan bij die twee andere resoluties door de praktische uitvoering van het GEN te veranderen. Het is duidelijk dat de drie structuren van de NMBS weinig overleg plegen. Men weet bijvoorbeeld op het emplacement van het Josafatstation niet hoe breed de sporen moeten zijn om het GEN operationeel te maken. Er is nood aan coördinatie. Bijgevolg vragen de indieners van dit voorstel dat er voortdurend overleg gepleegd wordt met de NMBS en haar componenten, en met de federale regering. Men moet daarom niet op alle hoeken van de straten borden plaatsen. In Evere heeft men de halte Bordet onlangs met veel kosten gerenoveerd. Men weet op dit moment echter niet waar het tweede station op dit gedeelte van lijn 26 komt.

Men zal het huidige station van Evere misschien moeten verplaatsen naar de site Josaphat. Het is duidelijk dat de gemeenten in dat verband een doorslaggevende stem zullen hebben. Het mag niet zo zijn dat de NMBS zo weinig mogelijk stations bouwt en haar verantwoordelijkheid ontloopt. Men moet druk uitoefenen op gewestelijk en gemeentelijk niveau om het GEN in het voordeel van de Brusselaars aan te leggen.

De spreker begrijpt de gemeente Watermaal-Bosvoorde, die zich opwerpt als spreekbuis voor de verzuchtingen van de omwonenden. Er moeten strenge milieuvorwaarden opgelegd worden voor de aanleg van dit GEN. De traagheid van de procedures is de prijs die men betaalt voor de democratie. Men mag de mening van de omwonenden niet weglachen. Daarom moet de procedure het recht van alle betrokken partijen in dit dossier respecteren. De actoren weten tegen welke snelheid gewerkt zal worden. Wij bevinden ons nu in een meer operationele fase dan het eerste voorstel van resolutie dat reeds zeven jaar geleden door dit Parlement goedgekeurd is.

De heer Yaron Peszstat sluit zich aan bij de opmerkingen van de heer Vervoort en herinnert eraan dat het Parlement al in juni 2000 een aanbeveling goedgekeurd heeft over de mobiliteit in en rond Brussel. Het is niet nodig om oude koeien uit de gracht te halen. Sindsdien is er vooruitgang geboekt in dit dossier : het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 en de overeenkomst van april 2003. In dat verband vertoont het dossier van het GEN veel gelij-

haite prendre la parole dans le cadre de cette audition. Il remercie la secrétaire d'Etat d'avoir répondu aux questions des commissaires.

4. Exposé des coauteurs de la proposition de résolution

M. Rudi Vervoort rappelle, ayant suivi le dossier RER depuis le début, que le Parlement s'est déjà exprimé sur la volonté politique de réaliser le RER, et à quelles conditions : l'idée est que ce réseau profite non seulement aux navetteurs, mais aussi et surtout aux Bruxellois (cf. doc. n° A-109/1 – 99/00 et A-170/1 – 00/01). La présente proposition de résolution s'inscrit dans la continuité de ces deux autres résolutions, en modulant la mise en œuvre pratique du RER. Il est clair qu'au niveau des trois structures composant la SNCB, on ne se parle pas beaucoup. On ne sait toujours pas, par exemple, sur le site de la gare de Josaphat, quelle est la largeur nécessaire des voies pour que le RER soit opérationnel. La nécessité d'avoir une coordination est donc très utile. C'est pourquoi les coauteurs de cette proposition ont souhaité qu'il y ait une concertation permanente avec la SNCB et ses composantes, ainsi qu'avec le gouvernement fédéral. Il ne faudra pas mettre pour autant des panneaux à tous les coins de rues. A Evere, on a récemment refait à grands frais la halte Bordet. Mais on ne sait toujours pas à l'heure actuelle où va se situer la deuxième gare située sur cette portion de la ligne 26.

Il faudra peut-être déplacer l'actuelle gare d'Evere vers le site de Josaphat. Il est clair que les communes auront une voix prépondérante à ce sujet. Il ne faut pas que la SNCB réalise le moins possible de gares et se départisse de sa responsabilité à cet égard. Il faudra faire pression au niveau régional comme au niveau des communes, afin que le RER soit réalisé au profit des Bruxellois.

L'orateur comprend la commune de Watermael-Boitsfort, qui se fait le relais des préoccupations des riverains. Il faut que des conditions environnementales sérieuses soient posées à la construction de ce RER. La lenteur des procédures sont aussi le prix à payer de la démocratie. On ne peut pas se moquer de l'avis des riverains. C'est pourquoi la procédure se doit de faire respecter le droit de tous les intervenants dans ce dossier. Les acteurs savent à quel rythme ils seront soumis. On est dans une phase plus opérationnelle que la première proposition de résolution qui a été votée il y a déjà sept ans par ce Parlement.

M. Yaron Peszstat rappelle, dans la continuité des propos de M. Vervoort, que dès juillet 2000, le Parlement avait déjà voté une recommandation au sujet de la mobilité dans et autour de Bruxelles. Il n'est donc pas nécessaire de revenir dessus. Depuis lors, il y a déjà eu des avancées dans ce dossier : l'accord de coopération du 11 octobre 2001 et la convention du 4 avril 2003. A cet égard, le dossier du RER offre beaucoup de similitudes avec le dossier du quartier

kenis met het dossier van de Europese wijk : hoe vaak heeft het Parlement de partners in het Europese dossier niet opgeroepen om overleg te plegen en het is nu pas dat de aanbevelingen concreet gestalte krijgen.

In het algemeen moet het GEN de druk van het autoverkeer op Brussel verlichten, omdat die de levenskwaliteit sterk vermindert. Men moet de coherentie dus tot het uiterste doorduwen. Wanneer men het GEN aan de Brusselaars zal aanbieden, zal men veel strenger moeten zijn wat betreft het gebruik van de auto in Brussel. Strijden tegen het gebruik van de wagen in Brussel, is ook strijden tegen de klimaatopwarming en onze verplichtingen uit het Kyotoprotocol nakomen. Dat zijn twee vliegen in een klap.

De spreker onderstreept nogmaals de noodzaak van een inventaris met het tijdpad voor de afgifte van de stedenbouwkundige attesten. De spreker vestigt de aandacht van de commissieleden op het laatste streepje van het voorstel, waarin gesproken wordt over het rollend materieel : men mag zeker niet vergeten dat, zodra de infrastructuur ter beschikking staat, er ook nog treinen zullen moeten rijden.

5. Algemene besprekking

De heer Willem Draps vindt het surrealisch dat men nu nog altijd niet weet waar de haltes op de verschillende vertakkingen van het GEN zullen komen. Op het stuk van lijn 161 tussen het Schumanstation en het Noordstation, weet men nog altijd niet waar de haltes komen.

Staatssecretaris Francoise Dupuis herinnert eraan dat een studie van Beliris over dit onderwerp binnenkort ter beschikking zal zijn.

Mevrouw Julie de Groote herinnert eraan dat de heer Denis Grimberghs, de belangrijkste mede-indiener van het voorstel, zich laat verontschuldigen. Deze laatste blijft maar herhalen hoe belangrijk de politieke wil in het GEN-dossier is. Het is de bedoeling, zoals de heer Peszat herhaald heeft, dat de druk van het autoverkeer verminderd. Men moet dus constructief voortwerken.

De spreker onderstreept het belang van het opstellen van een boordtabel, een inventaris van de procedures die nog aan de gang zijn, alsook de noodzaak van een vestigingsplan voor de haltes van het GEN. Men moet in alle fasen van de procedure trouwens opnieuw aan de Brusselaars uitleggen wat de bedoeling van het GEN is. Zeer vaak vergeten de deskundigen te zeggen waartoe die stedenbouwkundige aanvragen dienen.

De heer Johan Demol vestigt de aandacht van de leden op het feit dat, als men de uitleg van de heer Lallemand goed gevuld heeft, het GEN pas binnen tien jaar een feit zal zijn. Staatssecretaris Francoise Dupuis ziet het niet zo somber in en minimaliseert de opgelopen vertraging. De eerste resultaten zullen wel nog jaren op zich laten wach-

european : combien de fois le Parlement a-t-il engagé les partenaires du dossier européen à se concerter, or ce n'est que maintenant que ces recommandations sont suivies d'effet.

De manière générale, le RER vise aussi à réduire la pression automobile à Bruxelles, qui détériore gravement le cadre de vie. Il faut donc aller jusqu'au bout de la cohérence. Lorsqu'on offrira le RER aux Bruxellois, il faudra être beaucoup plus contraignant afin de limiter l'usage de la voiture à Bruxelles. Car lutter contre l'usage de la voiture à Bruxelles, c'est aussi lutter contre le réchauffement climatique, et par là même remplir nos obligations du Protocole de Kyoto.

L'orateur insiste encore sur l'inventaire à réaliser des calendriers de délivrance des certificats d'urbanisme. Enfin, l'intervenant attire l'attention des commissaires sur le dernier tiret de la proposition, qui parle du matériel roulant : en effet, il faudra être très attentif au fait que dès que les infrastructures seront disponibles, il faudra encore y faire rouler les trains.

5. Discussion générale

M. Willem Draps estime surréaliste qu'à l'heure actuelle on ne sait toujours pas où se situeront les points d'arrêt sur les différentes branches du réseau RER. Par exemple, sur le tronçon de la ligne 161 situé entre la gare de Schuman et la gare du Nord, on ne sait toujours pas où se situeront les points d'arrêt.

La secrétaire d'Etat Francoise Dupuis rappelle qu'une étude réalisée par Beliris sera bientôt disponible à ce sujet.

Mme Julie de Groote rappelle que M. Denis Grimberghs, coauteur principal de la proposition, est excusé. Celui-ci insiste de manière récurrente sur la volonté politique dont il faut faire preuve en matière de RER. L'objectif est, comme l'a rappelé M. Peszat, de diminuer la pression automobile. Il faut donc avancer de manière constructive.

L'oratrice insiste sur l'établissement d'un tableau de bord, d'un inventaire des procédures en cours, ainsi que sur la nécessité d'avoir un plan d'implantation des arrêts du RER. Il faut par ailleurs réexpliquer aux Bruxellois la finalité du RER à toutes les étapes de la procédure. En effet, très souvent, les experts oublient de dire le pourquoi de ces demandes de permis.

M. Johan Demol attire l'attention des membres sur le fait que, si l'on a bien suivi les explications de M. Lallemand, le RER ne sera prêt que dans dix ans. La secrétaire d'Etat Francoise Dupuis se veut rassurante en minimisant les retards accusés. Mais cela durera encore des années avant de voir les premiers résultats. On est encore très loin d'avoir

ten. Het GEN in Brussel is nog een verre toekomstdroom. Er zullen natuurlijk wel verbeteringen aan het netwerk aangebracht worden. De NMBS streeft haar eigen belangen na, die van een totaal andere aard zijn dan die van Brussel. In Parijs beheert de RATP de RER en niet de SNCF.

De heer Willem Draps is het daar niet mee eens : in Parijs worden de RER-lijnen ook door de SNCF beheerd en in Duitsland exploiteert de DB de lijnen van de S-Bahn.

De heer Johan Demol zet zijn betoog voort en legt uit dat het GEN een achterhaald concept is. Deze discussie had dertig jaar geleden gevoerd moeten worden. Nu dient nagedacht te worden over een concept dat veel meer geïntegreerd is en dat een geheel vormt met de stedelijke en voorstedelijke mobiliteit. De verbetering van de mobiliteit in en rond Brussel is ook een zaak van de federale overheid, die haar eigen belangen heeft. Er is dus nood aan een ander concept, dat misschien meer zal kosten, maar uitgevoerd zal moeten worden met andere partners. Het concept van het GEN is volledig achterhaald.

De heer Serge de Patoul onderstreept het belang van de politieke wil om vooruitgang te boeken in dit dossier. De debatten hebben aangetoond dat het surrealisme soms hoogtij viert, met name wanneer het gaat over de plaatsen van de haltes. Door deze resolutie goed te keuren, wenst het Parlement die surrealistische toestanden resoluut de rug toe te keren.

6. Besprekingen van de consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte

De consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte lokken geen opmerkingen uit. De leden beslissen om dadelijk te stemmen over de tekst van de resolutie.

7. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel aangenomen met 18 stemmen bij 1 onthouding.

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

De Rapporteur,

De Voorzitter van de Commissie voor de Ruimtelijke Ordening

Serge de PATOUL

Jan BÉGHIN

De Voorzitter van de Commissie voor de Infrastructuur

Willem DRAPS

le RER à Bruxelles. Il y aura certes des améliorations qui seront faites au réseau. Mais la SNCB poursuit ses propres intérêts, qui sont d'une toute autre nature que les intérêts de Bruxelles. A Paris, c'est la RATP qui gère le RER, et non pas la SNCF.

M. Willem Draps exprime son désaccord : à Paris, les lignes RER sont gérées également par la SNCF, et en Allemagne c'est la DB qui exploite les lignes de S-Bahn.

M. Johan Demol poursuit en expliquant que le RER est un concept vieilli. Cette discussion aurait dû être menée il y a trente ans. Il faut dès à présent penser à un concept beaucoup plus intégré, qui forme un tout en intégrant la mobilité urbaine et suburbaine. L'amélioration de la mobilité dans et autour de Bruxelles concerne également le Fédéral, qui y trouve son propre intérêt. Il faut donc un autre concept, qui coûtera peut-être plus cher, mais qui devra se faire avec d'autres partenaires. Le concept de RER, quant à lui, est entièrement dépassé.

M. Serge de Patoul souligne encore l'importance de la volonté politique d'aller de l'avant dans ce dossier. Les débats ont montré qu'on se trouve parfois dans le surréalisme, notamment sur l'implantation des points d'arrêt. En adoptant cette résolution, le Parlement souhaite résolument sortir de ce surréalisme.

6. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Les considérants et les tirets du dispositif ne font l'objet d'aucun commentaire. Les membres décident de voter directement sur l'ensemble du texte de la résolution.

7. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution

La proposition de résolution dans son ensemble est adoptée par 18 voix et 1 abstention.

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

Le Rapporteur

Président de la Commission de l'Aménagement du Territoire,

Serge de PATOUL

Jan BÉGHIN

Président de la Commission de l'Infrastructure,

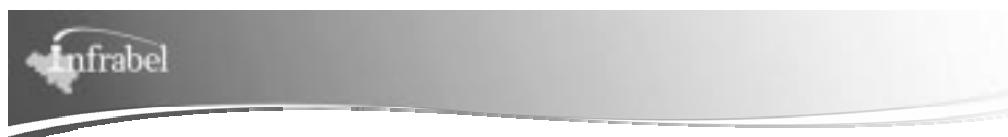
Willem DRAPS

Bijlagen

Bijlage 1 : Slides van de hoorzitting van de heer Luc Lallemand



LUC LALLEMAND
Gedelegeerd bestuurder



CONTENT

1. Algemene strategie van Infrabel binnen de NMBS-groep
2. De HST in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
3. Het GEN in en rond Brussel
4. Het Diabolo-project
5. Globale inspanning van Infrabel om de mobiliteit in en rond Brussel te verbeteren
6. Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Infrabel: een partnerschap



ALGEMENE STRATEGIE VAN INFRABEL BINNEN DE NMBS GROEP

Infrabel

- Autonomo overheidsbedrijf, beheerder van de spoorinfrastructuur in België, onafhankelijk t.o.v. de spoorondernemingen

Visie: ***Infrabel heeft de ambitie om het kruispunt van Europa te worden***

- Maximale betrouwbaarheid en toegankelijkheid van haar net
- Performante technologie, die rekening houdt met de behoeften van haar stakeholders
- Best mogelijke integratie met de verschillende vervoersmodi

Missie

- Een competitieve spoorweginfrastructuur ter beschikking stellen die aangepast is aan de huidige en toekomstige vraag
- Actief bijdragen, binnen het Europese spoornet, tot een duurzame mobiliteit die de economische en sociale ontwikkeling van België ondersteunt



MANDAAT VAN INFRABEL

2 opdrachten van openbare dienstverlening betreffende het onderhoud en het **beheer van de infrastructuur**

- Vernieuwing, onderhoud en beheer van de spoorinfrastructuur
- Professioneel beheer van de regelings- en veiligheidssystemen
- Ontwikkeling van het net

4 opdrachten van openbare dienstverlening betreffende de **toegang tot het Belgische spoornet**

- Essentiële functies
 - Verdeling en toekenning van capaciteit op niet-discriminerende wijze
 - Tarivering, facturatie en inning van de gebruiksvergoedingen
- Andere Opdrachten van Openbare Dienst
 - Medewerking aan de certificering van het personeel en het rollend materieel van de SO's
 - Levering van ondersteunende diensten

N.B.: *Wettelijk verbod om andere commerciële activiteiten te ontwikkelen*



DE INSTITUTIONELE GRONDSLAGEN

- Wet van 21/03/1991 betreffende de autonome overheidsbedrijven
- Samenwerkingsakkoord van 11/10/2001 (Wet van 22/03/2002)
- KB van 14/06/2004 en van 18/10/2004: nieuwe spoorwegstructuur
- Beheerscontract 27/05/2005 (publ. BS 31/08/05) + 1e bijvoegsel 20/07/2006 (publ. BS 29/11/06)
- Meerjareninvesteringsplan
- Jaarlijks budget



1. ALGEMENE STRATEGIE VAN INFRABEL BINNEN DE NMBS GROEP

HET STRATEGISCH PLAN BRIO



Infrabel schrijft haar handelen in in het kader van haar strategisch plan

Strategische oriëntaties:

- Veiligheid
- Stiptheid
- Uitbreiding van de capaciteit
- Productiviteit

Valorisatie van de troeven die België te bieden heeft:

- Zijn centrale positie in Europe (in het hart van de 'Blue Banana')
- Brussel, hoofdstad van de EU
- Zijn havens
- Zijn grote industriële centra



1. ALGEMENE STRATEGIE VAN INFRABEL BINNEN DE NMBS GROEP

DE INVESTERINGSSTRATEGIE VAN INFRABEL (I)

Plan 2001-2012 (Samenwerkingsakkoorden van 11/10/2001)

2003: Onmogelijkheid om 97 Mijd F aan alternatieve financieringen te mobiliseren zonder de schuld van de oude NMBS te verhogen

- « Plan » 2001-2012-2014...-2016: (Spreiding van de projecten en prefinanciering) waarvan de plannen 2004-2007 en vervolgens 2005-2007 extracties zijn

Plan 2008-2012 in ontwikkeling

Infrabel

1. ALGEMENE STRATEGIE VAN INFRABEL BINNEN DE NMBS GROEP

DE INVESTERINGSSTRATEGIE VAN INFRABEL (II)

Met prioritering

- Veiligheid: GSM-R, ETCS, OW
- Capaciteitsbehoud om de stiptheid te vrijwaren
- Modernisering van het productieapparaat: Concentratie van de seinhuizen, LCI
- Capaciteitsuitbreiding: Vierhoek van Brussel-Noord, ...
- Onthaal: Perrons van Brussel-Noord, ...

Buiten prioritering (gegarandeerde financieringsbronnen)

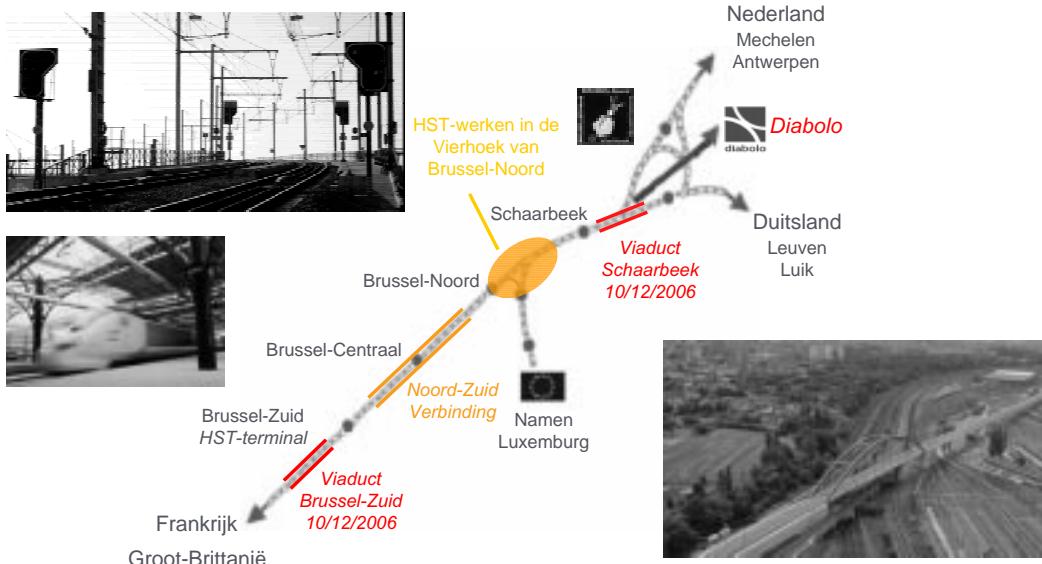
- HST: Viaduct van Brussel-Zuid, ...
- GEN: Etterbeek-Schuman
- Prefinanciering en PPS:Haven van Brussel en Diabolo

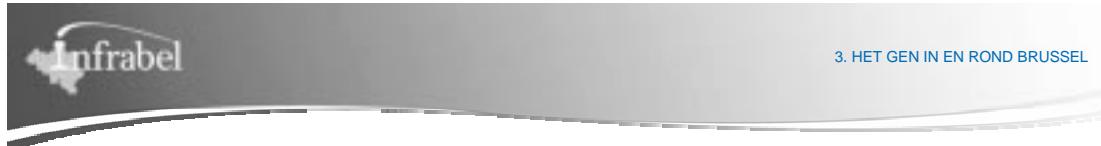


Infrabel

2. DE HST IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

DE HST IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST



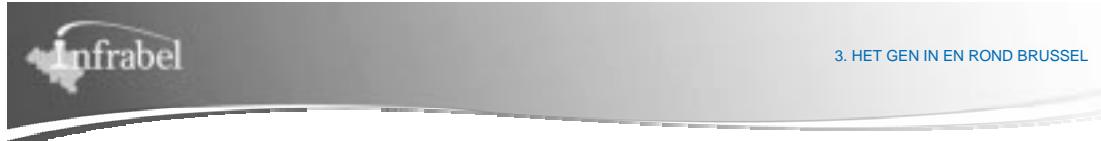


HET GEN IN EN ROND BRUSSEL: OBJECTIEF

De pendelaars die binnen een straal van 30 km rond Brussel wonen een performant alternatief voor de wagen bieden

- Frequentie van 4 treinen/u tijdens de piekuren
- 8 radiale lijnen
- Nieuw rollend materieel (NMBS)
- Verbeterd onthaal van de reizigers in 130 stations en stopplaatsen in en rond Brussel

1556 Milj €₂₀₀₁ aan infrastructuurwerken

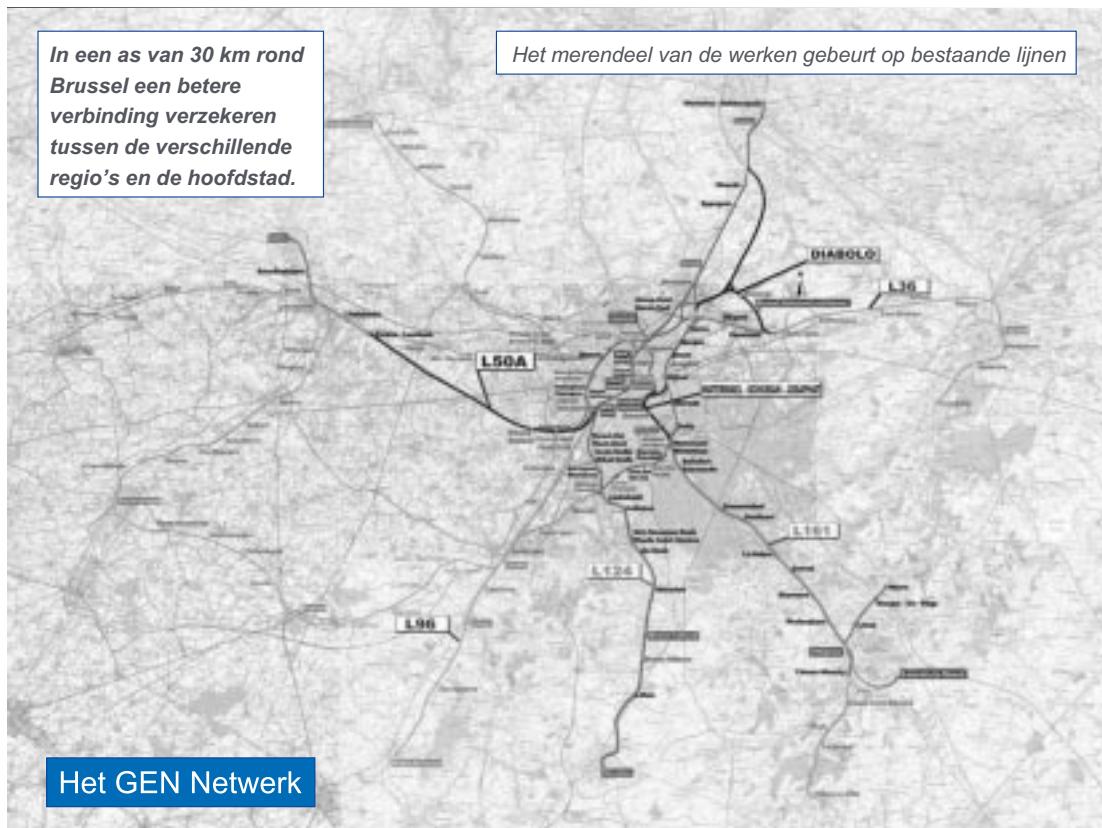


HET GEN-PROJECT ROND BRUSSEL

Exploitatieschema

**8 verbindingen
in stervorm rond
de hoofdstad**

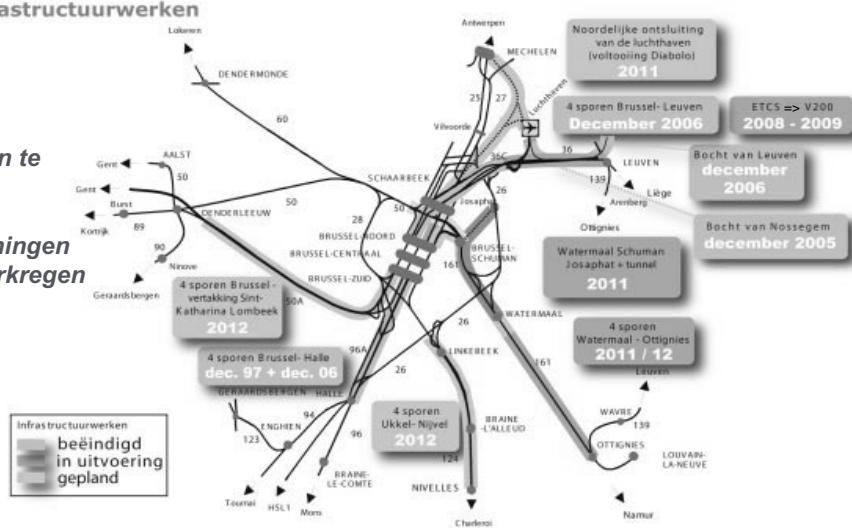


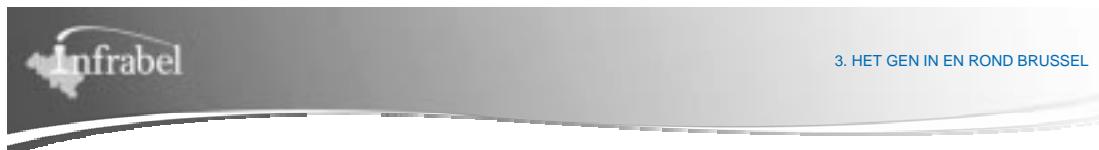


HET GEN-PROJECT ROND BRUSSEL

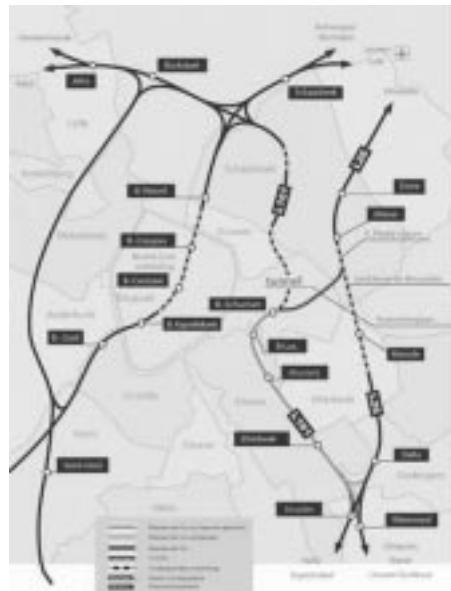
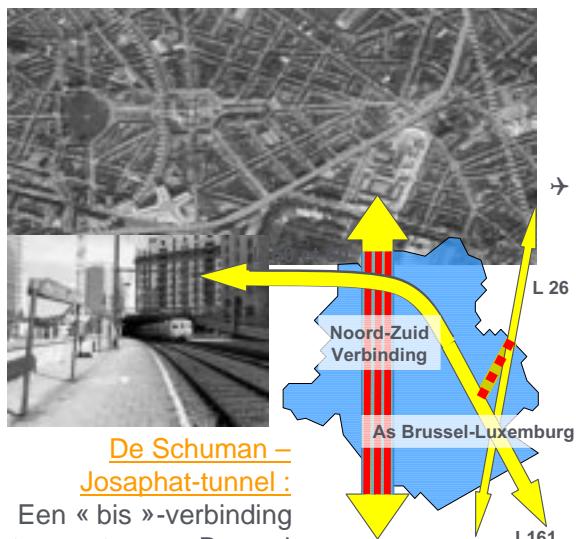
Planning
infrastructuurwerken

**Doelstellingen te
actualiseren
wanneer alle
bouwvergunningen
zullen zijn verkregen**



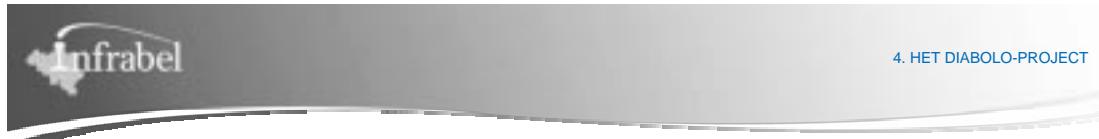


DE SCHUMAN – JOSAPHAT-TUNNEL



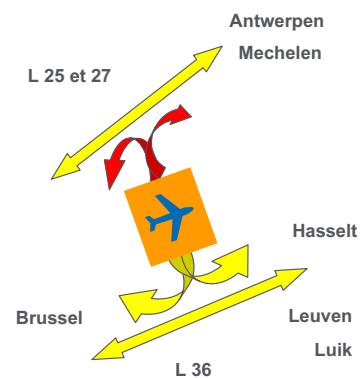
20070319_ParlBruxN

15



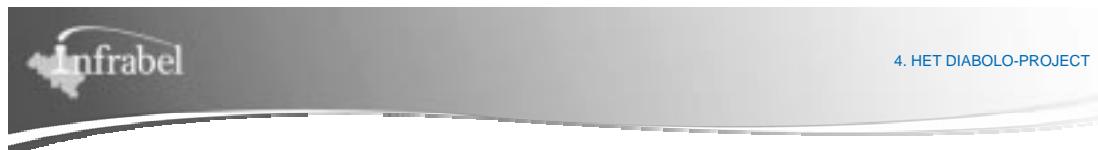
HET DIABOLO-PROJECT

Objectief: De toegankelijkheid per spoor van de luchthaven Brussel-Nationaal vanuit alle Brusselse stations fundamenteel verbeteren



20070319_ParlBruxN

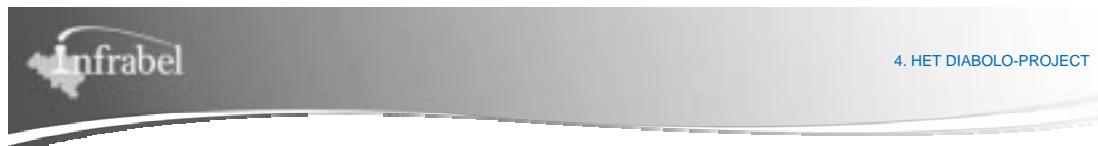
16



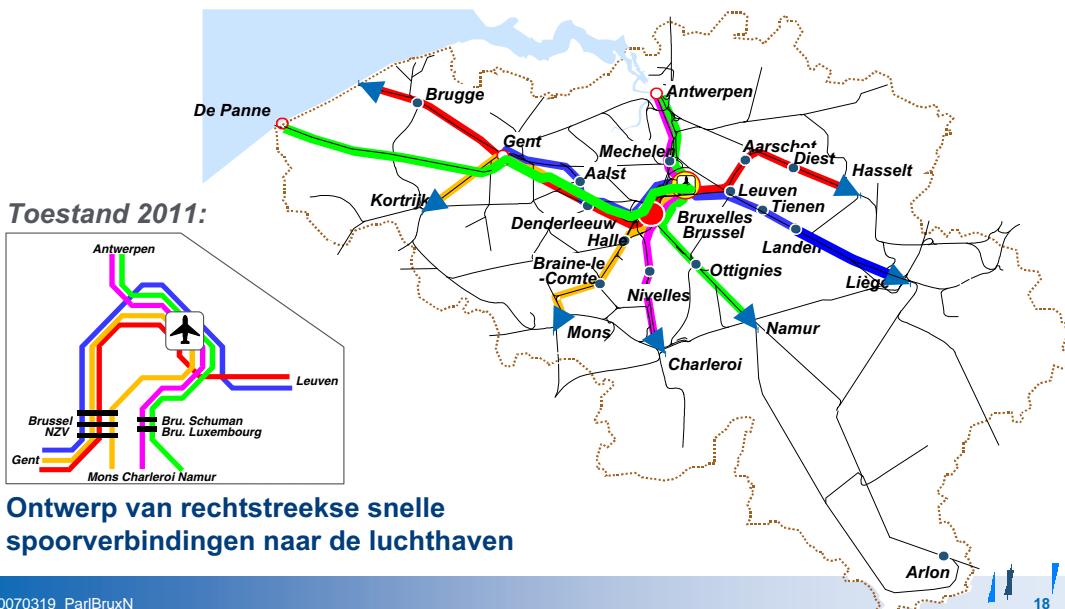
DOELSTELLINGEN DIABOLO (I)



20070319_ParlBruxN 17



DOELSTELLINGEN DIABOLO (II)



20070319_ParlBruxN 18



DOELSTELLINGEN EN FINANCIERING VAN HET DIABOLO-PROJECT

Doelstellingen

- Door middel van een spoorweginfrastructuur die de luchthaven verbindt met het geheel van het Belgische spoorwegnet de toegang tot de Nationale luchthaven van Brussel verbeteren
- Eerste publiek-privaat samenwerkingsverband van deze omvang in België

Financiering: Een samengaan van private en publieke financiering

- Deel Noord: 280,3 miljoen euro
- Bijkomende perrons + nieuwe spoorverbinding tussen de luchthaven en de middenberm van de autosnelweg E19: Private financiering (PPS)
- Einde voorzien in december 2011
- (*Nieuwe lijn Brussel-Mechelen: ten laste van Infrabel*)



In totaal een investering van meer dan 500 miljoen euro voor een betere toegankelijkheid naar de luchthaven van Brussel-Nationaal



NOODZAKELIJKE BIJKOMENDE SPOORINFRASTRUCTUUR VOOR EEN OPTIMALE BEDIENING VAN BRUSSEL EN DE LUCHTHAVEN





GLOBALE INSPANNING VAN INFRABEL OM DE MOBILITEIT IN EN ROND BRUSSEL TE VERBETEREN

Investeringen voor een bedrag van **2,92 miljard euro**:

Realisatie van het *GEN*-project: **1,6 miljard euro**

Verbetering van de zones van *BRU-Zuid & BRU-Noord*: **350 miljoen euro**

Diabolo-project: **500 miljoen euro**

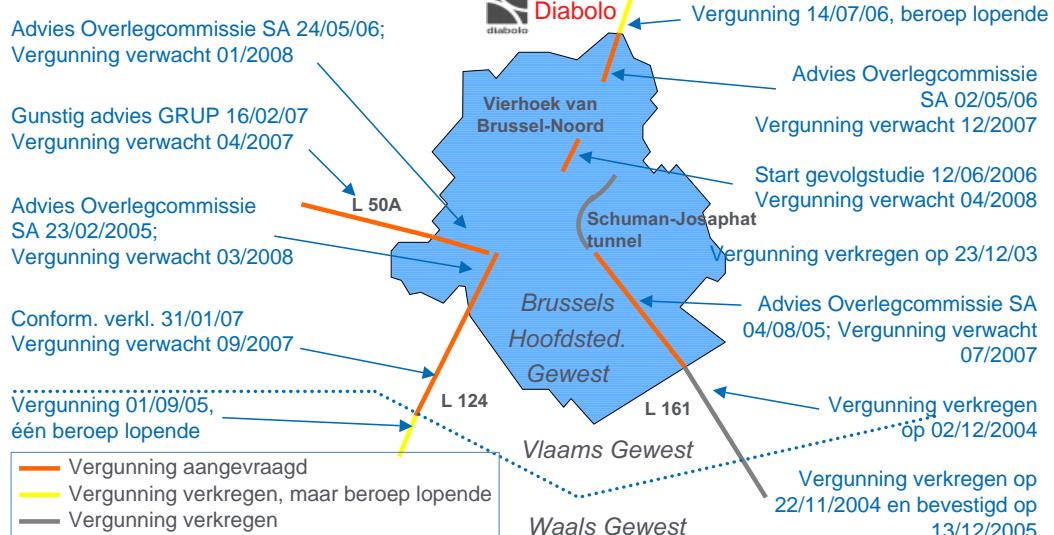
Uitbreiding naar 4 sporen van de lijn 96 Brussel - Halle: **150 miljoen euro**

Uitbreiding naar 4 sporen van de lijn 36 Brussel - Leuven: **320* miljoen euro**

(* : waarvan 40 miljoen voor het station van Leuven)



LOPENDE STEDEBOUWKUNDIGE PROCEDURES



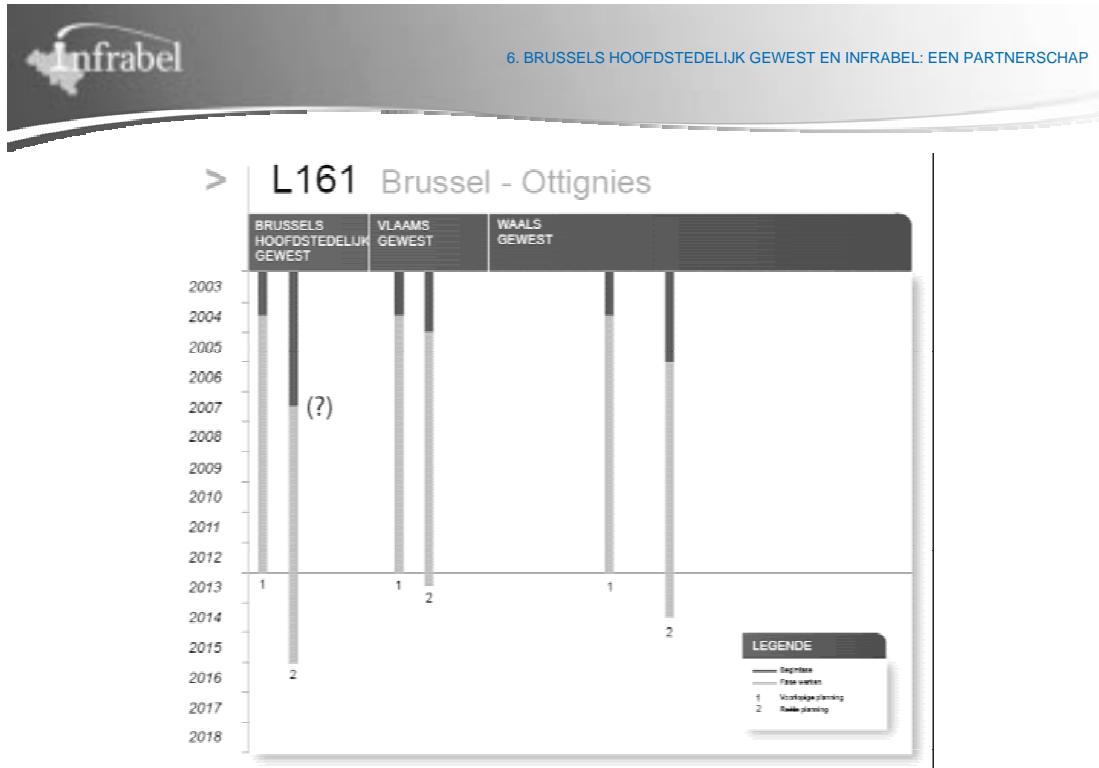


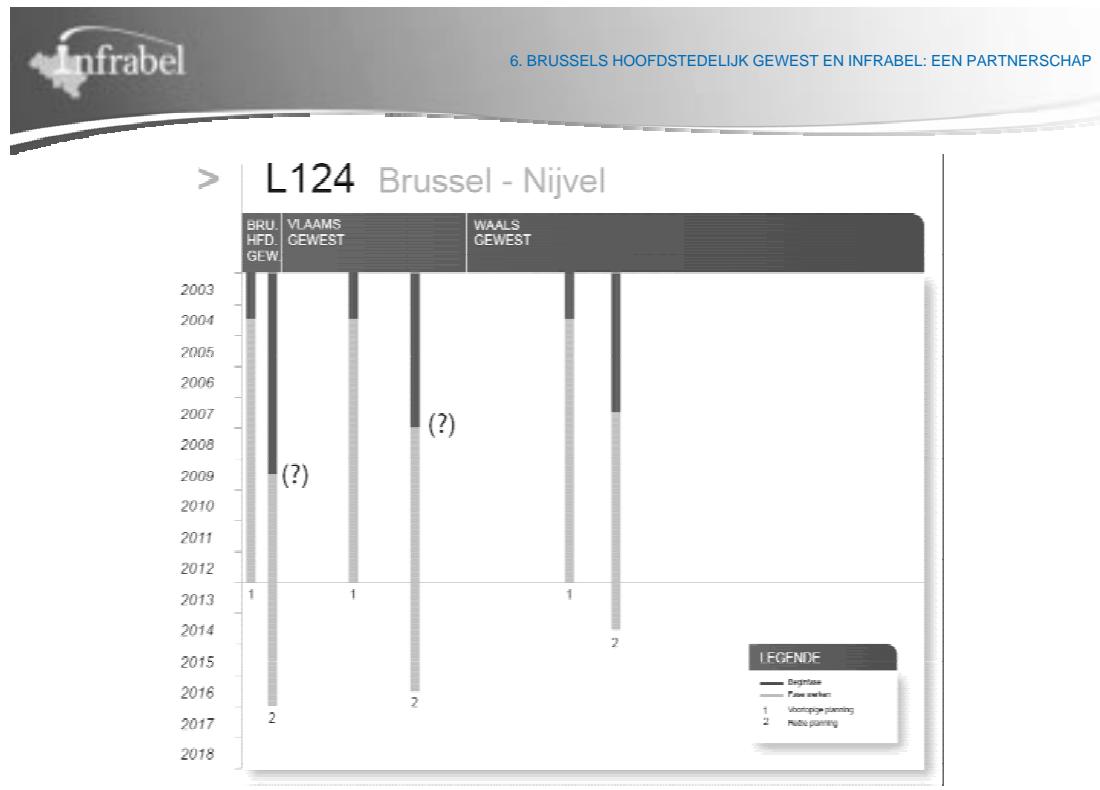
Het akkoord betreffende het GEN (22/03/2002) voorzag in de aflevering van de vergunningen 18 maanden na het begin van de procedure voorzover het GBP niet moest worden gewijzigd; hetzij in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor

- de L161: 11/2002 → 05/2003 (min. te voorzien uitstel = 39 maanden)
- de L124: 01/2003 → 07/2004 (min. te voorzien uitstel = 44 maanden)
- de L50A: 12/2003 → 06/2005 (min. te voorzien uitstel = 31 maanden)
- de Diabolo: 11/2003 → 05/2005 (min. te voorzien uitstel = 31 maanden)

Deze voorwaarde liet toe volgende indienststellingen te respecteren:

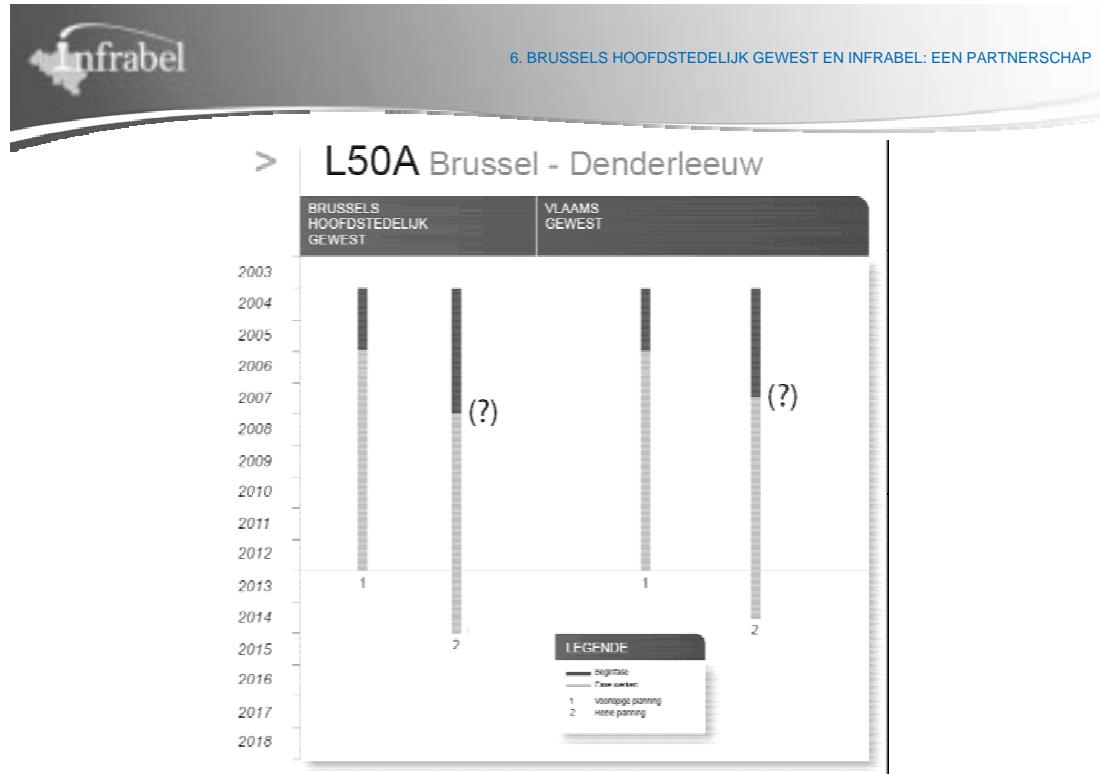
- L161: 12/2011
- L124: 12/2012 (Brussel – Eigenbrakel)
12/2012 (Eigenbrakel – Nijvel)
- L50A: 12/2012
- Diabolo: 12/2010





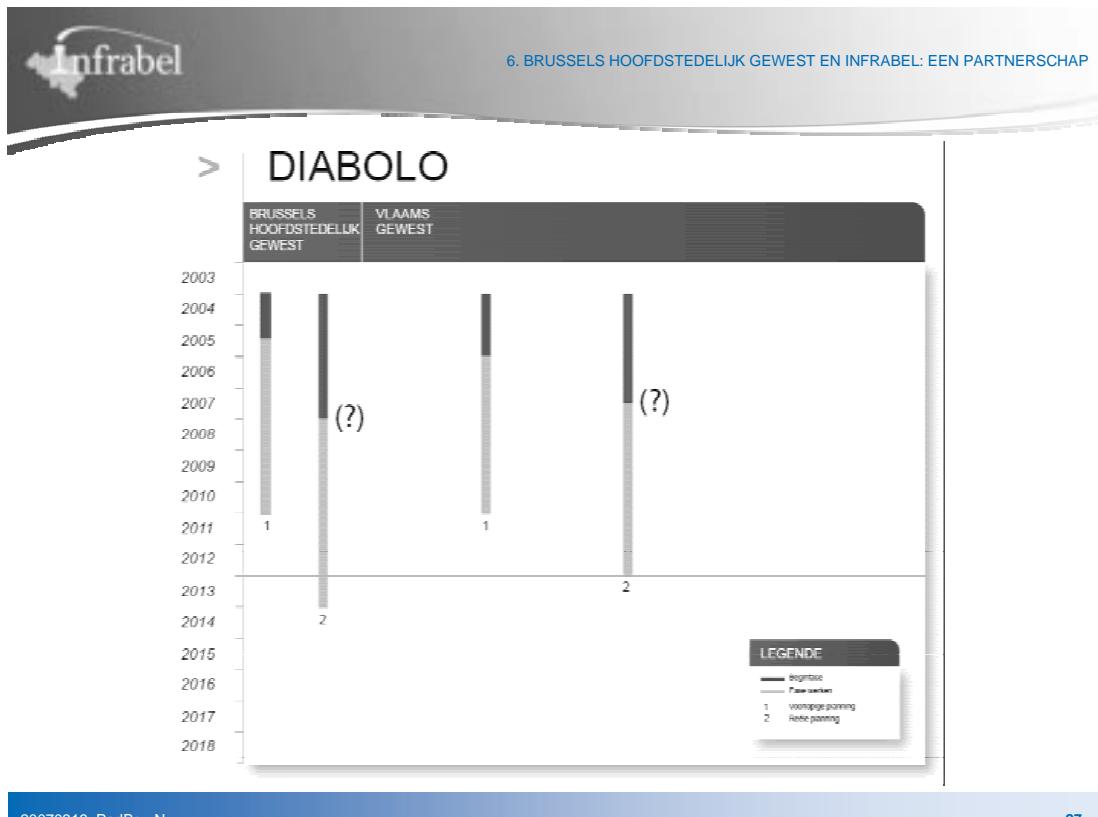
20070319_ParlBruN

25



20070319_ParlBruN

26



20070319_ParlBruxN

27



Besluit: Infrabel vraagt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om de **5** belangrijkste nog te verlenen vergunningen (L161, L124, L50A, Diabolo en Vierhoek) liefst binnen het beste tijdsbestek te willen afleveren opdat zo snel mogelijk de vruchten zouden kunnen worden geplukt van deze voor de Brusselse mobiliteit cruciale spoorinfrastructuren

20070319_ParlBruxN

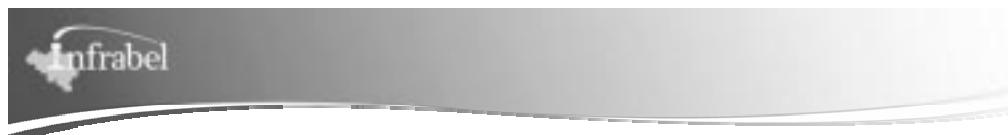
28

Annexes

Annexe 1 : Transparents de l'audition de M. Luc Lallemand



LUC LALLEMAND
Administrateur délégué



AGENDA

1. Stratégie générale d'Infrabel au sein du groupe SNCB
2. Le TGV dans la Région de Bruxelles-Capitale
3. Le RER dans et autour de Bruxelles
4. Le projet Diabolo
5. Effort global d'Infrabel pour améliorer la mobilité dans et autour de Bruxelles
6. Région de Bruxelles-Capitale et Infrabel: un partenariat



STRATÉGIE GÉNÉRALE D'INFRABEL AU SEIN DU GROUPE SNCB

Infrabel

- Entreprise publique autonome, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en Belgique, indépendant vis-à-vis des entreprises ferroviaires

Vision: ***Infrabel à l'ambition de devenir le carrefour de l'Europe***

- Fiabilité et accessibilité maximales de son réseau
- Technologie performante, qui tient compte des besoins de ses stakeholders
- Meilleure intégration possible avec les différents modes de transport

Mission

- Mettre à disposition une infrastructure ferroviaire compétitive et adaptée aux demandes actuelles et futures
- Contribuer activement, au sein du réseau ferroviaire européen, à une mobilité durable au service du développement économique et social belge



LE MANDAT D'INFRABEL

2 missions de service public relatives à l'entretien et à la **gestion de l'infrastructure**

- Renouvellement, entretien et gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Gestion professionnelle des systèmes de régularité et de sécurité
- Développement du réseau

4 missions de service public relatives à **l'accès au réseau ferroviaire belge**

- Fonctions essentielles
 - Répartition et octroi des capacités de façon non discriminatoire
 - Tarification, facturation et perception des redevances
- Autres Missions de Service Public
 - Collaboration à la certification du personnel et du matériel des EF
 - Fourniture de services auxiliaires

N.B.: Interdiction légale de développer d'autres activités commerciales



LES BASES INSTITUTIONNELLES

- Loi du 21/03/1991 sur les Entreprises publiques autonomes
- Accord de coopération du 11/10/2001 (Loi du 22/03/2002)
- AR du 14/06/2004 et du 18/10/2004: nouvelle structure ferroviaire
- Contrat de gestion 27/05/2005 (publ. MB 31/08/05) + 1er avenant 20/07/2006 (publ. MB 29/11/06)
- Plan pluriannuel d'investissement
- Budget annuel



1. STRATÉGIE GÉNÉRALE D'INFRABEL AU SEIN DU GROUPE SNCB

LE PLAN STRATÉGIQUE BRIO



Infrabel inscrit son action dans le cadre de son plan stratégique

Orientations stratégiques:

- Sécurité
- Ponctualité
- Augmentation de capacité
- Productivité

Valorisation des atouts de la Belgique:

- Sa position centrale en Europe (au cœur de la 'Blue Banana')
- Bruxelles, capitale de l'UE
- Ses ports
- Ses grands centres industriels



1. STRATÉGIE GÉNÉRALE D'INFRABEL AU SEIN DU GROUPE SNCB

LA STRATÉGIE D'INVESTISSEMENT D'INFRABEL (I)

Plan 2001-2012 (Accords de coopération du 11/10/2001)

2003: Impossibilité de mobiliser 97 Mrd F de financements alternatifs sans accroître l'endettement de l'ancienne SNCB

- « Plan » 2001-2012-2014...-2016: (Étalement de projets et préfinancement) dont sont extraits les plans 2004-2007 puis 2005-2007

Plan 2008-2012 en développement



1. STRATÉGIE GÉNÉRALE D'INFRABEL AU SEIN DU GROUPE SNCF

LA STRATÉGIE D'INVESTISSEMENT D'INFRABEL (II)

Avec prioritisation

- Sécurité: GSM-R, ETCS, PN
- Maintien de capacité pour préserver la régularité
- Modernisation de l'outil de production: Concentration des cabines, CLI
- Extension de capacité: Quadrilatère de Bruxelles-Nord, ...
- Accueil: Quais de Bruxelles-Nord, ...

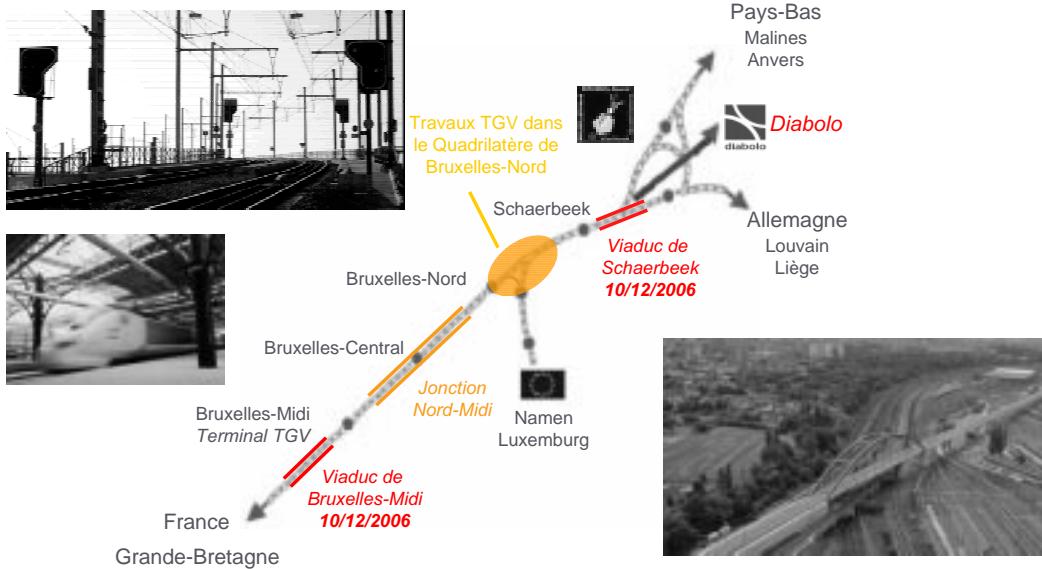
Hors prioritisation (sources de financement garanties)

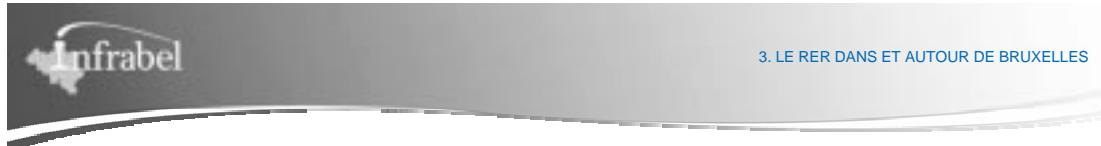
- TGV: Viaduc de Bruxelles-Midi, ...
- RER: Etterbeek-Schuman
- Préfinancement et PPP: Port de Bruxelles et Diabolo




2. DE HST IN HET BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK GEWEST

LE TGV DANS LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE





LE RER DANS ET AUTOUR DE BRUXELLES: OBJECTIF

Offrir aux navetteurs habitant dans un périmètre de 30 km autour de Bruxelles une alternative performante à la voiture

- Fréquence 4 trains/h en heure de pointe
- 8 lignes radiales
- Nouveau matériel roulant (SNCB)
- Accueil des voyageurs amélioré dans 130 gares et points d'arrêt dans et autour de Bruxelles

1556 Mio €₂₀₀₁ de travaux d'infrastructure

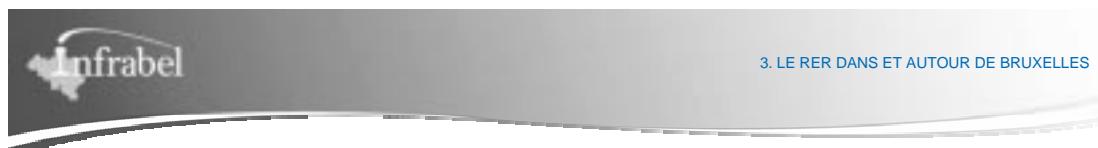
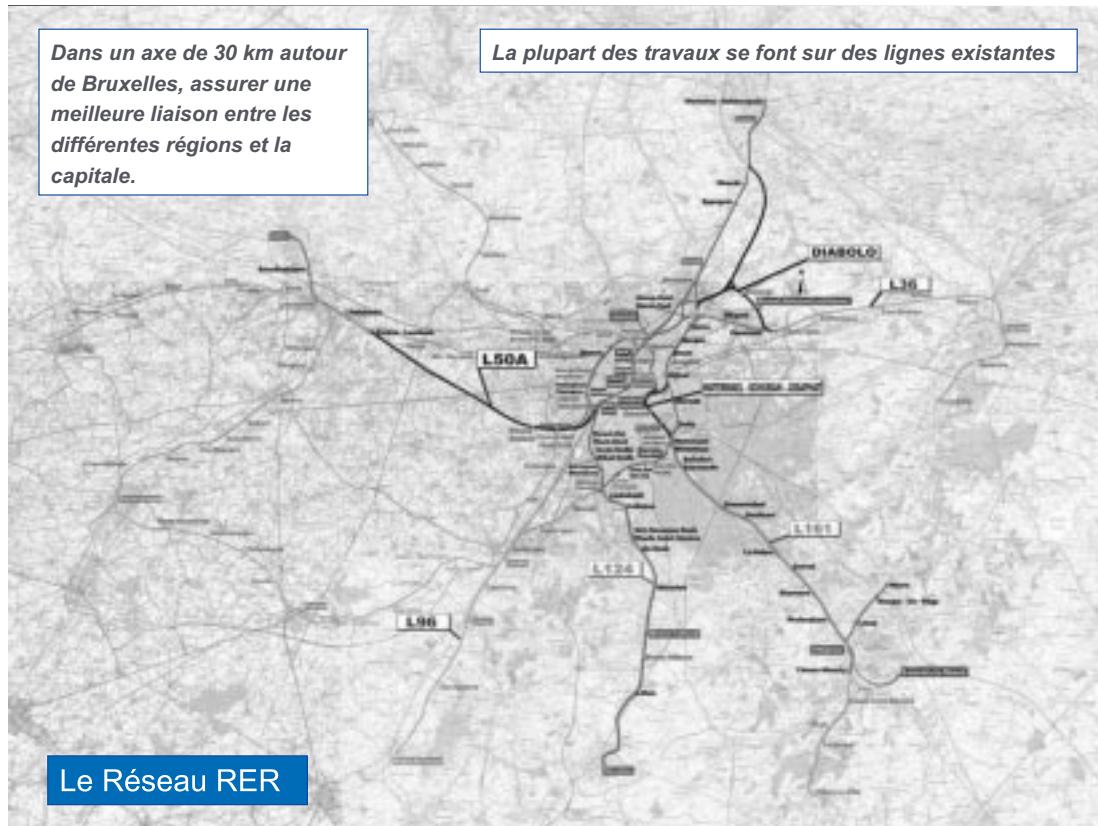


LE PROJET RER AUTOUR DE BRUXELLES

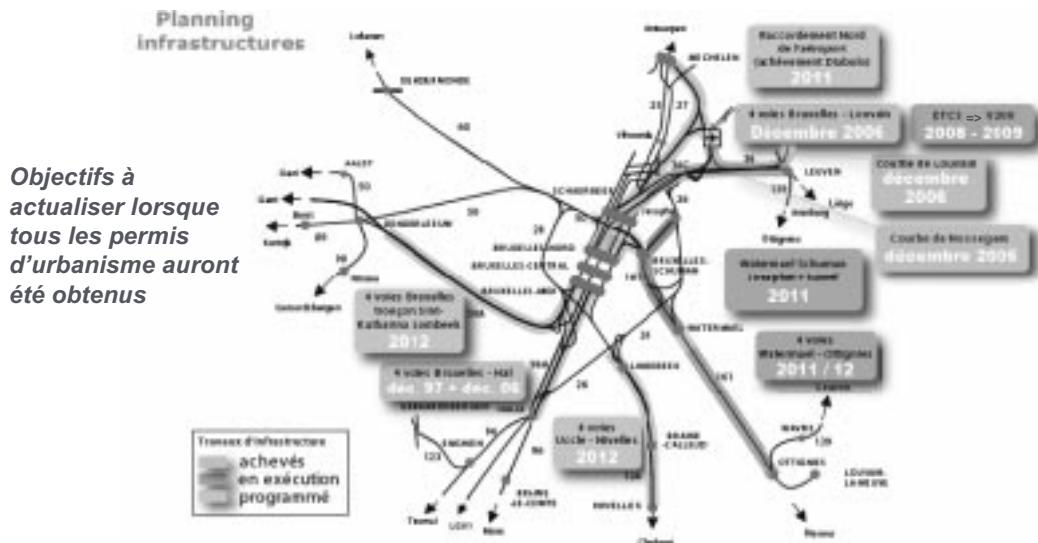
Schéma d'exploitation

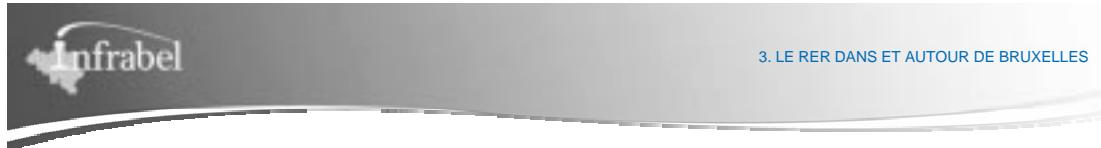
**8 relations en
étoile autour de
la capitale**



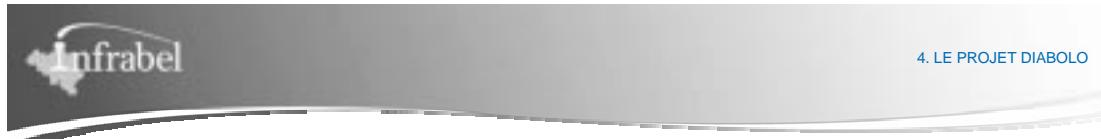
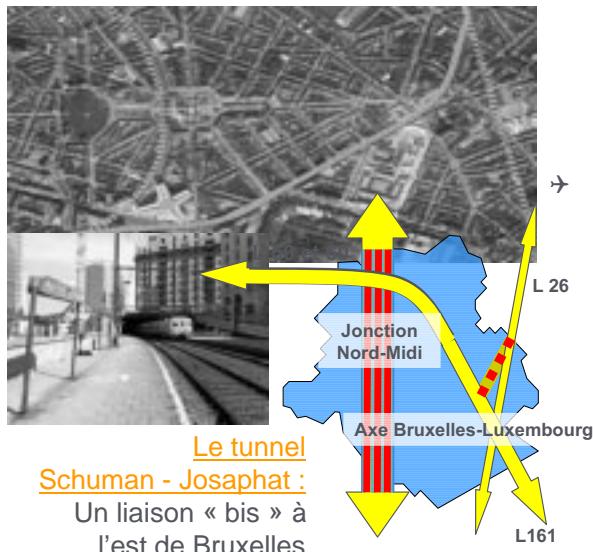


LE PROJET RER AUTOUR DE BRUXELLES



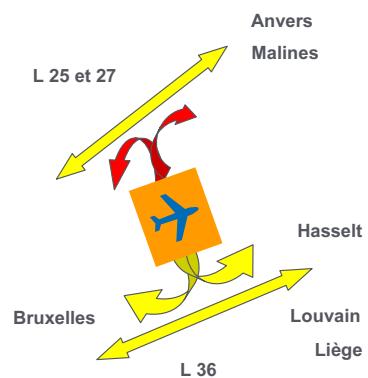


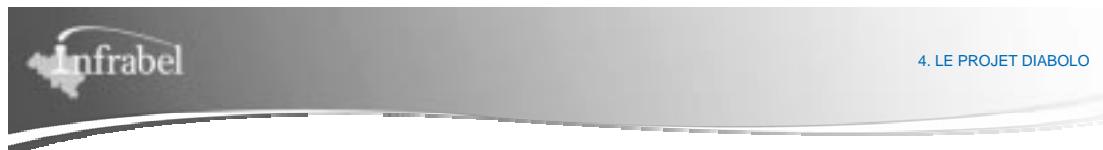
LE TUNNEL SCHUMAN - JOSAPHAT



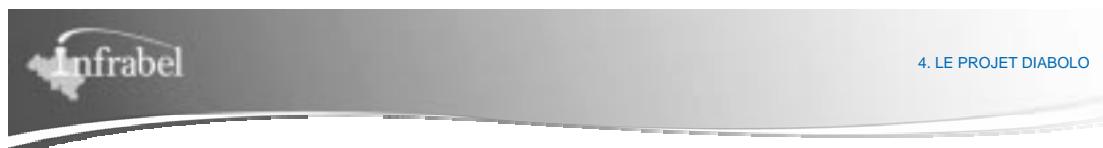
LE PROJET DIABOLO

Objectif: améliorer fondamentalement l'accessibilité ferroviaire de l'aéroport de Bruxelles-National au départ de toutes les gares bruxelloises

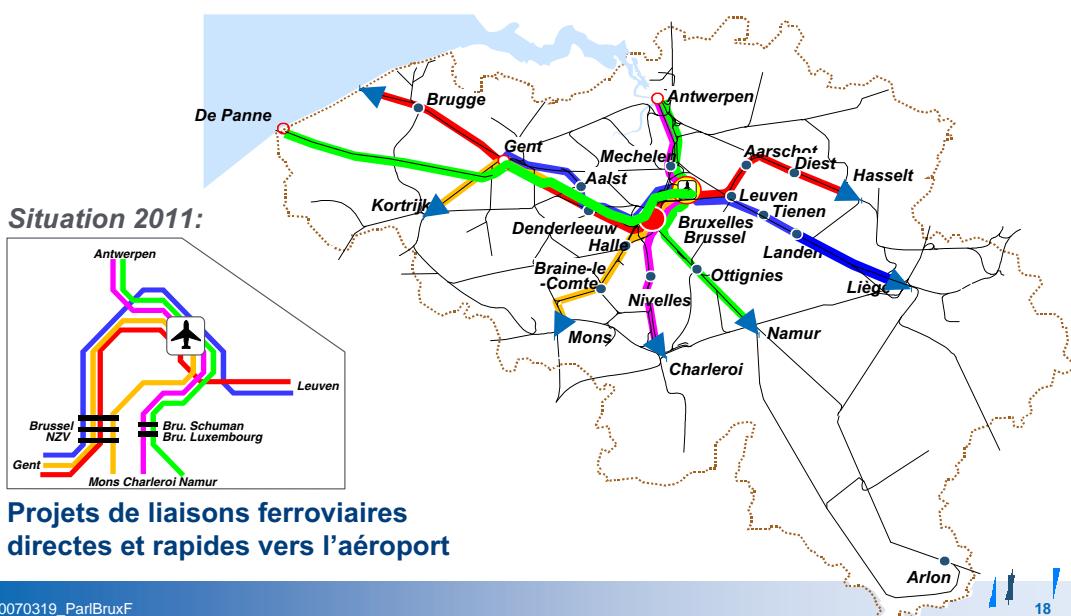




OBJECTIFS DIABOLO (I)



OBJECTIFS DIABOLO (II)





OBJECTIFS ET FINANCEMENT DU PROJET DIABOLO

Objectifs

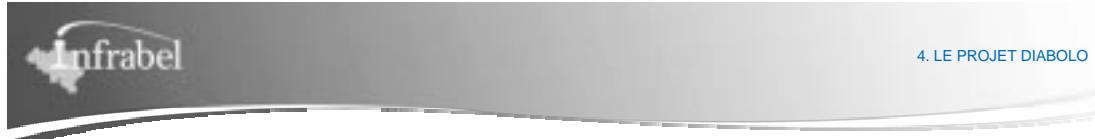
- Améliorer l'accès à l'aéroport de Bruxelles-National au moyen d'une infrastructure ferroviaire reliant l'aéroport à l'ensemble du réseau ferroviaire belge
- Premier Partenariat Public–Privé de cette dimension en Belgique



Financement: Une alliance de financement privé et public

- Partie Nord: 280,3 millions d'euros
- Quais supplémentaires + nouvelle liaison ferroviaire entre l'aéroport et le terre-plein centrale de l'autoroute E19: Financement privé (PPP)
- Terminaison prévue en décembre 2011
- (Nouvelle ligne Bruxelles-Malines: à la charge d'Infrabel)

Au total un investissement de plus de 500 millions d'euros pour une meilleure accessibilité vers l'aéroport de Bruxelles-National



UNE INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE COMPLÉMENTAIRE ET NÉCESSAIRE POUR UNE DESSERTE OPTIMALE DE BRUXELLES ET L'AÉROPORT





EFFORT GLOBAL D'INFRABEL POUR AMÉLIORER LA MOBILITÉ DANS ET AUTOUR DE BRUXELLES

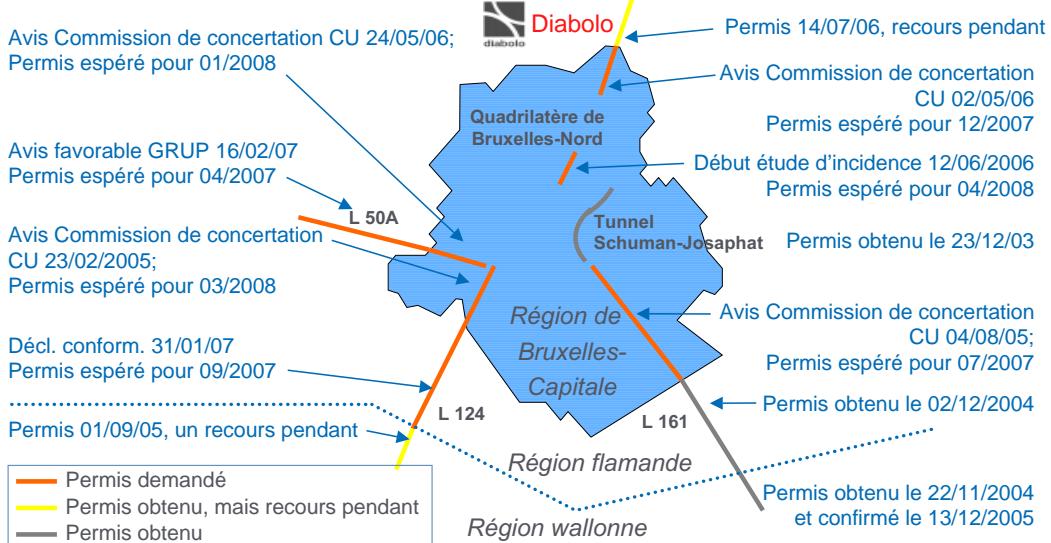
Investissements pour un montant de **2,92 milliards d'euros**:

Réalisation du projet RER:	1,6 milliard d'euros
Amélioration des zones de BRU-Midi & BRU-Nord:	350 millions d'euros
Projet Diabolo:	500 millions d'euros
Extension à 4 voies de la ligne 96 Bruxelles – Hal:	150 millions d'euros
Extension à 4 voies de la ligne 36 Bruxelles – Louvain:	320* millions d'euros

(* : dont 40 million d'euros pour la gare de Louvain)



PROCÉDURES URBANISTIQUES EN COURS



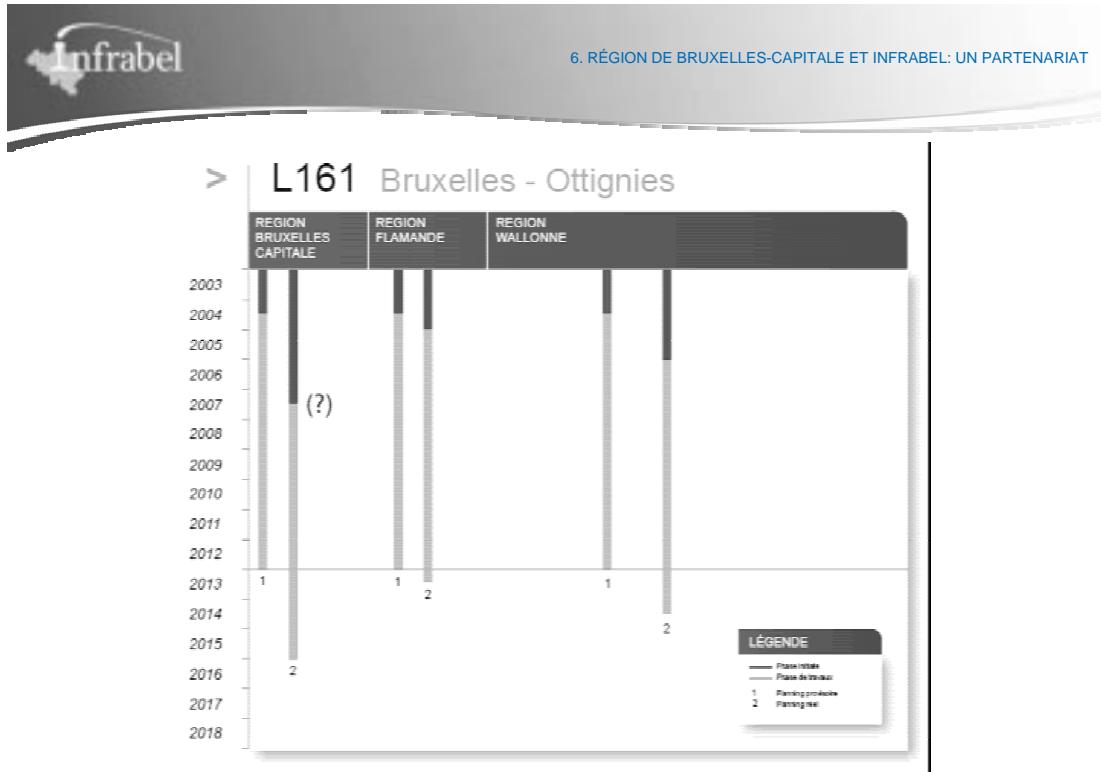


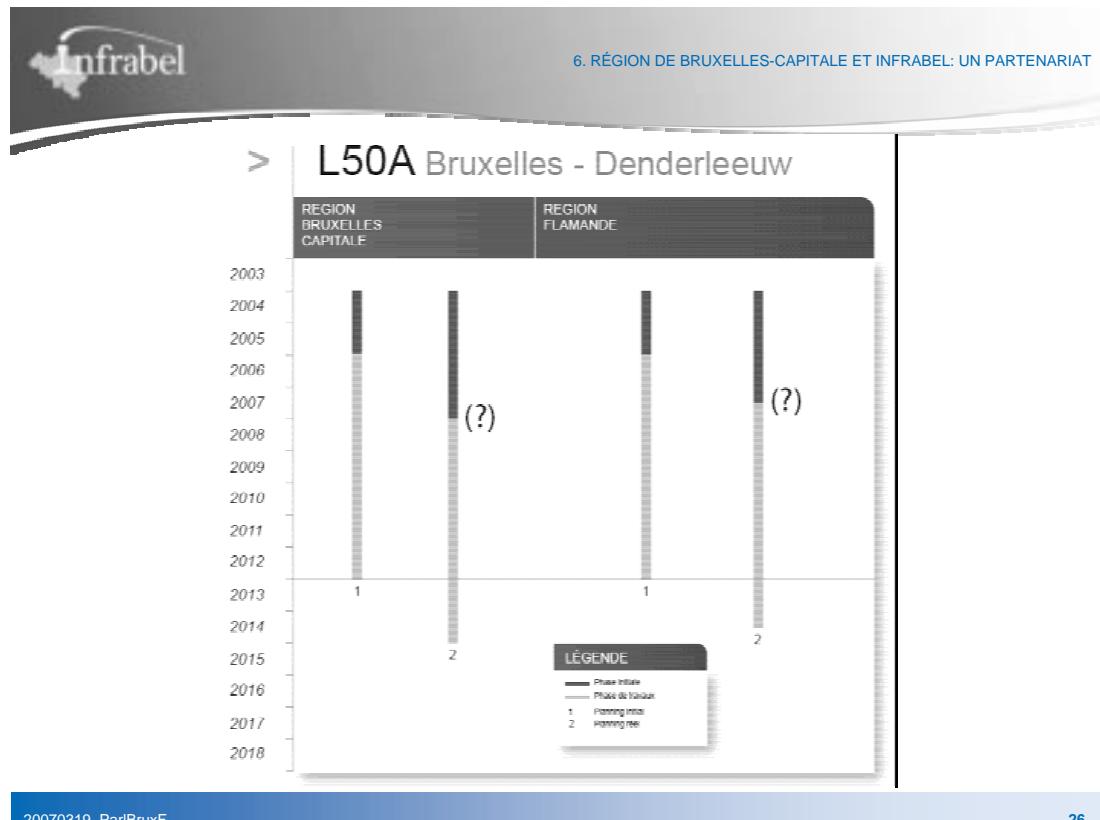
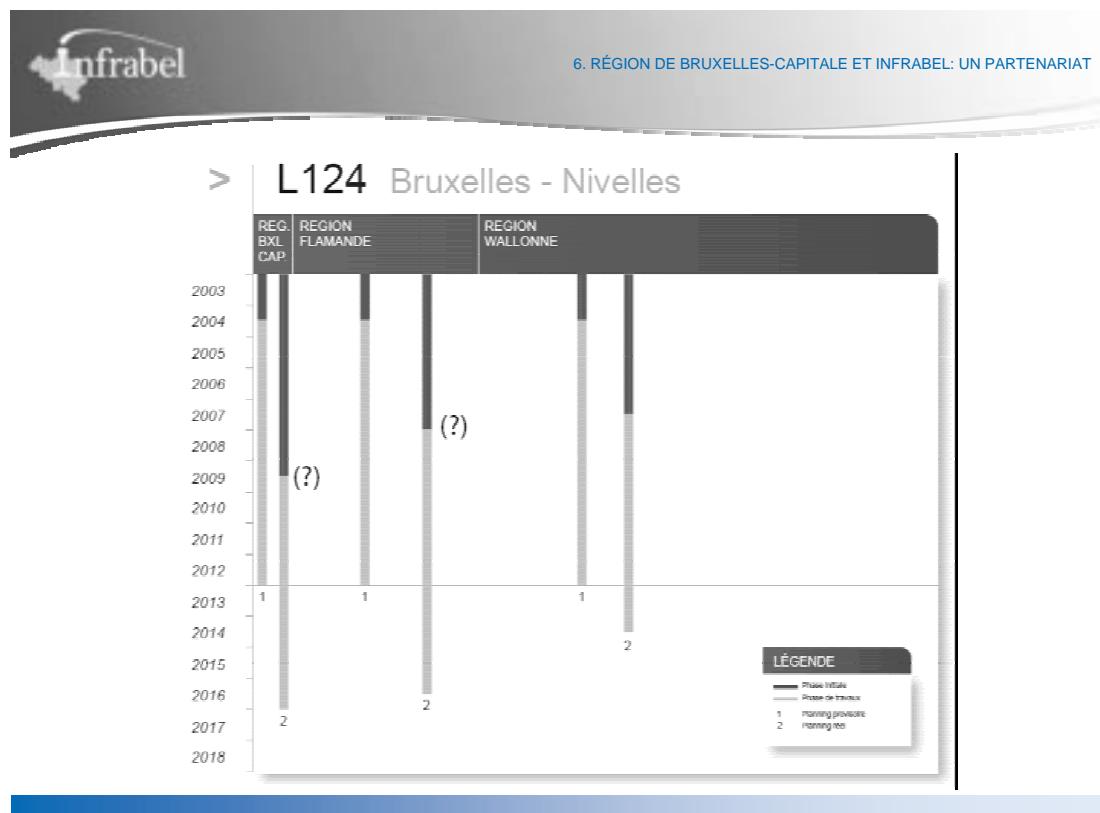
L'accord relatif au RER (22/03/2002) prévoyait la délivrance des permis 18 mois après le début de la procédure dès lors que le PRAS ne doit pas être révisé; soit en Région de Bruxelles-Capitale pour

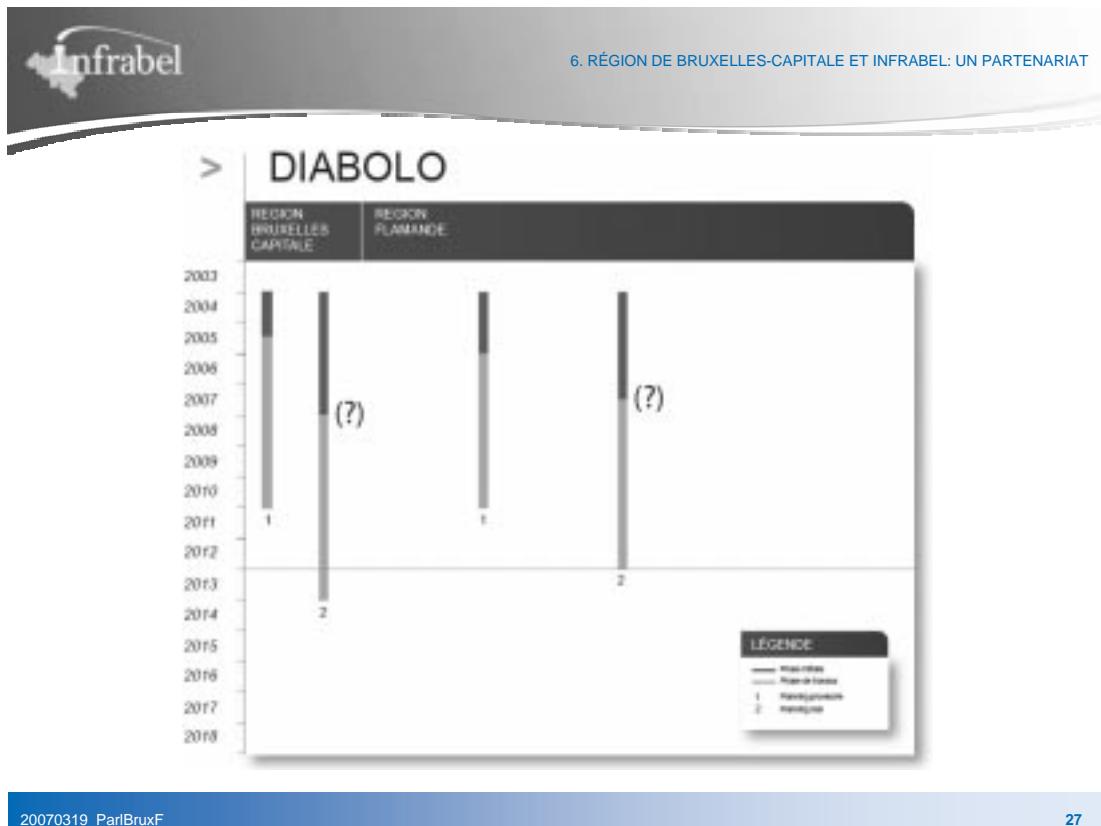
- la L161: 11/2002 → 05/2003 (glissement minimal prévisible = 39 mois)
- la L124: 1/2003 → 07/2004 (glissement minimal prévisible = 44 mois)
- la L50A: 12/2003 → 06/2005 (glissement minimal prévisible = 31 mois)
- le Diabolo: 11/2003 → 05/2005 (glissement minimal prévisible = 31 mois)

Cette condition permettait de respecter les mises en service suivantes:

- L161: 12/2011
- L124: 12/2012 (Bruxelles – Braine L'Alleud)
12/2012 (Braine L'Alleud – Nivelles)
- L50A: 12/2012
- Diabolo: 12/2010







Conclusion:

Infrabel demande à la Région de Bruxelles-Capitale de bien vouloir délivrer dans les meilleurs délais les **5** permis principaux encore à accorder (L161, L124, L50A, Diabolo et Quadrilatère) afin de permettre les mises à fruit des infrastructures ferroviaires cruciales pour la mobilité bruxelloise dans les délais les plus courts possibles

Bijlage 2 : Kalender van de procedures**GEN-kalender****Lijn 161 : Brussel – Ottignies**

Lijn 161 wordt onderverdeeld in drie delen in het BHG

1. *Tunnel Schuman-Josaphat* : Vergunning afgeleverd op 23/12/03 – werken zijn bezig
2. *L161 Noord (behalve tussen Schuman en Watermaal)* : Stedenbouwkundige vergunning afgeleverd op 24.7.2002, werken zijn bezig
- 3- *L161 Zuid (Watermaal)* :

Het stedenbouwkundig attest L161 Zuid :

- Eerste aanvraag bij het Gewest : november 2002;
- Effectenstudie uitgevoerd tussen januari en oktober 2003;
- Indiening van een nieuwe aanvraag tot stedenbouwkundig attest gewijzigd naar aanleiding van de effectenstudie : 29 oktober 2003;
- Openbaar onderzoek van 30 oktober tot 30 november 2003 : 681 bezwaarschriften;
- December 2003 : ongunstig advies van de gemeente over het project zoals ingediend, de gemeente eist dat het voorstel tot ondergronds gaan bestudeerd wordt;
- De gemeente betaalt een studiebureau ter onderzoek van deze mogelijkheid;
- Naar aanleiding van de studie sluit de bevoegde minister deze mogelijkheid uit overwegende dat de werfproblemen (een ondergronds gedeelte eist sowieso dat geulen worden gegraven over de hele lengte), en de hoge bijkomende kosten;
- Op 16 juni 2004 heeft de gemachtigde ambtenaar, in opdracht van de bevoegde minister, het stedenbouwkundig attest afgeleverd met 41 voorwaarden;
- De gemeente dient een beroep tot herziening in tegen het attest op 19 juli 2004;
- Het stedenbouwkundig attest werd door de regering afgeleverd op 30 juni 2005.

De stedenbouwkundige vergunning :

- Indiening van een aanvraag om stedenbouwkundige vergunning : 16 november 2006;
- Ontvangstbewijs van het volledige dossier : 2 februari 2007;
- Openbaar onderzoek tot 12 maart 2007;
- Overlegcommissie op 26 maart 2007 + gesloten deuren 29 maart 2007.

Lijn 124 : Brussel – Nivelles

Stedenbouwkundig attest

- Ontvangstbewijs van 27.1.2003;
- Overlegcommissie over het ontwerpbestek op 30.4.2003;
- Effectenstudie afgesloten op 28.5.2004;
- Beslissing van de aanvrager zijn oorspronkelijke aanvraag te amenderen per brief van 15.6.2004, ontvangen op 21.6.2004;
- Ontvangst van de amendementen op 30.11.2004;
- Aanvraag voor het houden van het openbaar onderzoek gedateerd op 16.12.2004;
- Openbaar onderzoek van 10.1 tot 8.2.2005;
- Overlegcommissie op 23.2.2005;
- Ontvangst van het advies van het College op 18.3.2005;
- Ontwerp voorgesteld op 7.12.2005;
- Tussen maart 2006 en maart 2007 hebben meerdere vergaderingen met de NMBS plaatsgevonden over diverse oplossingen om trillingen tegen te gaan.

Annexe 2 : Calendrier des procédures**RER Calendrier****Ligne 161 : Bruxelles – Ottignies**

Il y a 3 parties pour la ligne 161 en RBC

1. *Tunnel Schuman-Josaphat* : Permis délivré le 23/12/03 – travaux en cours
2. *L161 Nord (entre Schuman et Watermael exclus)* : Permis d'urbanisme délivré le 24.7.2002 travaux en cours
3. *L161 Sud (Watermael)* :

Le certificat d'urbanisme L161 Sud :

- Première demande auprès de la Région : novembre 2002;
- Etude d'incidences réalisée entre janvier et octobre 2003;
- Introduction d'une nouvelle demande de certificat d'urbanisme aménagée suite l'étude d'incidences : 29 octobre 2003;
- Enquête publique du 30 octobre au 30 novembre 2003 : 681 réclamations;
- Décembre 2003 : avis défavorable de la commune sur le projet tel que présenté, elle exige que la proposition de mise sous terre soit étudiée;
- La commune paye un bureau d'études pour analyser cette possibilité;
- Suite à l'étude, le ministre compétent écarte cette possibilité considérant les problèmes de chantiers (un sous-terrain nécessitant de toute façon d'ouvrir des tranchées sur toute sa longueur), et les surcoûts énormes;
- Le 16 juin 2004, le fonctionnaire délégué, sur instruction du ministre compétent, octroie le certificat d'urbanisme avec 41 conditions;
- La commune introduit un recours en réformation contre le certificat le 19 juillet 2004;
- Le certificat d'urbanisme est délivré par le gouvernement le 30 juin 2005.

Le permis d'urbanisme :

- Introduction demande de permis: 16 novembre 2006;
- Accusé dossier complet: 2 février 2007;
- Enquête publique jusqu'au 12 mars 2007;
- Commission de concertation le 26 mars 2007 + huis clos le 29 mars 2007.

Ligne 124 : Bruxelles – Nivelles

Le certificat d'urbanisme

- Accusé de réception le 27.1.2003;
- Commission de concertation sur le projet de cahier de charges le 30.4.2003;
- Etude d'incidences clôturée le 28.5.2004;
- Décision du demandeur d'amender sa demande initiale par sa lettre du 15.6.2004 reçue le 21.6.2004;
- Réception des amendements le 30.11.2004;
- Demande de mise à l'enquête publique le 16.12.2004;
- Enquête publique du 10.1 au 8.2.2005;
- Commission de concertation le 23.2.2005;
- Réception de l'avis Collège le 18.3.2005;
- Projet présenté le 7.12.2005;
- Plusieurs réunions ont eu lieu avec la SNCB sur diverses solutions anti-vibratoire entre mars 2006 et mars 2007.

Lijn 50 A: Brussel – Denderleeuw

Stedenbouwkundig attest :

- Indiening van de attestaanvraag: 17/12/2003;
- Openbaar onderzoek van 5.10.2005 tot 4.11.2005, waarbij 16 bezoeken ingediend werden;
- Advies van de overlegcommissie: geen advies;
- Advies van het College van Burgemeester en Schepenen : Sint-Gillis 23.11.2005;
- Anderlecht en Vorst hebben geen advies uitgebracht;
- Advies van de KCML 16/12/2005;
- Tussen maart 2006 en maart 2007 hebben meerdere vergaderingen met de NMBS plaatsgevonden over diverse oplossingen om trillingen tegen te gaan.

Diabolo

Stedenbouwkundig attest :

- Indiening van de aanvraag : 28/11/2003;
- Openbaar onderzoek van 10/2/2006 tot 11/3/2006;
- Advies van de overlegcommissie: 04/04/2006;
- De aanvraag heeft wat vertraging opgelopen, meer bepaald wegens het faillissement van het studiebureau dat belast was met de effectenstudie. Dientengevolge werd het ontwerp pas in maart 2006 ter openbaar onderzoek voorgelegd;
- Gedeeltelijke wijziging van het GBP noodzakelijk met het oog op de verwezenlijking van het DIABOLO-project. De procedure loopt.

Ligne 50 A: Bruxelles – Denderleeuw

Le certificat d'urbanisme :

- Introduction de la demande de certificat: 17/12/2003;
- Enquête publique du 5.10.2005 au 4.11.2005 et que 16 réclamations introduites;
- Avis de la commission de concertation: pas d'avis;
- Avis du Collège des Bourgmestre et Echevins : Saint-Gilles 23.11.2005;
- Anderlecht et Forest n'ont pas émis d' avis;
- Avis de la CRMS 16/12/2005;
- Plusieurs réunions ont eu lieu avec la SNCB sur diverses solutions anti-vibratoire entre mars 2006 et mars 2007.

Diabolo

Le certificat d'urbanisme :

- Introduction de la demande : 28/11/2003;
- Enquête publique du 10/2/2006 au 11/3/2006;
- Avis de la commission de concertation: 04/04/2006;
- Cette demande a connu un certain retard, lié notamment à la faillite du bureau d'étude en charge de l'étude d'incidences, avec pour conséquence que le projet n'a été soumis à enquête publique qu'au mois de mars 2006;
- Modification partielle du PRAS nécessaire en vue de permettre la réalisation du projet DIABOLO. Procédure en cours.

0407/2123
I.P.M. COLOR PRINTING
₹ 02/218.68.00